DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 13

TROISIÈME SESSION DU ONZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1911

VOLUME XLV

Voir aussi la liste numérique, page 9.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

TROISIEME SESSION, ONZIEME PARLEMENT, 1911

A

Accidents sur les chemins de fer.. 145
Accidents sur l'Intercolonial.. .. .. 83, 83*a*
Actionnaires des banques autorisées.. .. 6
Acton-Vale, Bureau de poste à.. 86
Affaires des Sauvages, rapport annuel.. 27
Affaires extérieures, rapport annuel des. 29*b*
Agriculture, Rapport annuel de l'.. 15
Alberta et Saskatchewan, Contrôle des terres de l'.. .. ..106, 106*a*
Alberta et Saskatchewan, Vente des terres dans l'.. 133
Allemagne, Relations commerciales avec l'.. .. .. 10*a*
Allocations de retraite.. 45
Arpenteur général, Rapport de l'.. 25
Association des banquiers canadiens, règlements, etc.. 153
Assurances, Rapport annuel.. 8
Assurances, Sommaire.. 9
Astronome-chef, Rapport de l'.. .. .. .. 25*a*
Atlantic, Quebec and Western Railway.. .. ..89, 128, 128*b*
Aubains à l'emploi de l'Etat.. 198
Auditeur général, Rapport annuel.. .. 1
Australie, Commerce de réciprocité avec l'.. 109

B

Baie de Miramichi, Dragage dans la.... 93*a*
Baie Mahone, Renvoi du sous-percepteur à.. 161
Banques autorisées.. 6
Banques—Soldes non payés dans les.. .. 7
Barnhill, Le major J. L.. 185
Beurre et œufs, importés, et prix du.. .. ..179, 179*a*, 179*b*
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 33
Blé exporté du Canada.. 119
British Canadian Loan and Investment Company.. 164
Bryce, Dr P. H., Rapport du.. .. .. .. 25*c*
Budgets.. .. ..3*a*, 4, 5, 5*a*, 5*b*, 5*c*
Bureau de poste d'Athol, vente postale. 105

C

Canada et Antilles, relations commerciales.. 38
Canadiens acceptés dans la marine.. .. 56*a*
Canadian Light, Heat & Power Co.. .. 98*a*
Canal de Beauharnois, Eclairage du.. .. 98*a*
Canal de Beauharnois, sommes payées par les concessionnaires.. .. ..98*b*, 98*c*
Canal de la Baie Georgienne.. .. .. ..98, 98*c*
Canal de Newmarket, correspondance, etc.. 204
Canal de la vallée de la Trent, Affermages des forces hydrauliques sur le. 98*b*
Canal Welland, agrandissement.. .. ..98, 98*c*
Carrier et Lainé, Lévis, Expropriation de la propriété de.. ..87, 87*a*, 87*b*, 87*c*, 87*d*
Chambre des Communes—
Economie interne.. 46
Elections partielles.. 18
Employés pendant la session.. 103

Chambre de commerce de Québec, Résolutions par la.. 122
Charing Cross Bank.. 189
Chemin de fer Canadien du Pacifique—
Décrets de l'exécutif, etc., etc.. .. 55
Pont à Lachine.. 80
Terres vendues par le.. .. .. 55*a*
Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel.. 20
Chemin de fer Intercolonial, Accidents aux convois du.. .. ..83, 83*a*
Chemin de fer Intercolonial, Compte de l'entretien.. .. .. 83*b*
Chemin de fer Intercolonial, Renouvellement de l'équipement.. .. .. 83*b*
Chemin de fer Intercolonial, trafic à destination de l'Est et de l'Ouest.. 203
Chemin de fer Intercolonial, Traverses pour le.. .. .. 83*c*
Chemins de fer possédés ou exploités aux Etats-Unis par des chemins de fer canadiens.. 186
Chemin de fer Transcontinental, contrat pour ponts.. .. ..77, 77*a*
Chemin de fer Transcontinental National—
Bilan employé dans la construction. 77*f*
Classification excessive ou allocation excessive.. .. .. 77*n*
Contrats à Winnipeg et à Saint-Boniface.. .. .. 77*m*
Contrat pour les ponts.. 77
Coût approximatif, coût réel.. .. .. 77*i*
Coût des structures.. .. .. 77*c*
Division de l'Est, Dépense dans cette.. .. .. 77*d*
Henry Quinlan & Robertson, Contrat de.. .. .. 77*a*
Kelliher et Gordon, Convention entre.. .. .. 77*h*
Longueur en milles dans chaque division, de Moncton à Winnipeg.. 77*l*
Paiements aux entrepreneurs.. .. .. 77*e*
Personnel des ingénieurs.. .. .. .. 77*a*
Quantités de chaque sorte d'excavation.. .. .. 77*b*
Rameau allant à Québec.. .. .. .. 77*p*
Rapport provisoire des commissaires. 77*k*
Remblais faits au moyen de traction mécanique.. .. .. 77*d*
Sixième rapport des commissaires.. 37
Total des dépenses sur le.. .. .. 77*j*
Chrysler, F. H., C.R., Deniers payés à. 118
Chutes de Burk, Quai aux.. 111
Commerce.. 10
Commerce, commerce canadien.. .. .. 10*c*
Commerce avec le Royaume-Uni et les pays étrangers.. .. .. 10*b*
Commerce avec les pays étrangers.. .. 10*f*
Commerce de réciprocité avec l'Australie.. 109
Commission de conservation, etc.. 52
Commission de géographie.. .. .. 21*a*
Commission d'embellissement d'Ottawa, Rapport de la.. 138
Commission des champs de bataille nationaux.. .. ..58, 58*a*, 58*b*, 58*c*
Commission des champs de bataille—
Médailles frappées par la.. .. .. .. 58*d*
Mémoire concernant les finances de la.. 58
Nomination des membres de la.. .. 58*c*
Rapport de la.. .. .. 58*a*
Rapport fait à l'Etat.. .. .. 58*b*
Commission des frontières de l'Alaska, Rapport de la.. 139
Commission des pêcheries, Alberta, Rapport provisoire.. 211
Commission des pêcheries de l'Alberta et de la Saskatchewan.. 211
Commission des pêcheries, Manitoba, Rapport de la.. 174
Commissaires des chemins de fer, Rapport des.. .. .. 20*c*
Commissaires du chemin de fer Transcontinental.. .. ..37, 77*k*
Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques.. .. .. 15*a*
Commissaires de ports.. 23
Commission géologique, Rapport de la.. 26
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, grève.. .. ..72*a*, 72*b*
Compagnie Martineau, Deniers payés à la.. .. .. 74*g*
Comptes publics, Rapport annuel.. 2
Concession d'irrigation de Percy Aylwin.. 192
Conférence à Washington, *re* Pêcheries.. .. ..97, 98*a*
Conférence impériale, conférences de l'Amirauté.. .. ..208*a*, 208*b*, 208*c*
Conférence impériale, conférence militaire.. .. .. 208*d*
Conférence impériale, Procès-verbaux de la.. 208
Conférence impériale, secrétariat, etc.. 176
Conférence navale internationale.. .. ..56*m*
Conseil de conciliation.. 202

Conseil de la milice, Rapport annuel.. 35
Conseil de la milice, Rapport provisoire. 35c
Consuls des Etats-Unis au Canada.. .. 101
Contrat pour ponts.. 77
Contrebande de l'opium sur la côte du Pacifique.. 207
Contrôle des terres des provinces, etc.106, 106a
Coquette, trawler.. 85
Cour de l'amirauté dans la Nouvelle-Ecosse.. 107
Creighton, W. O., délégué des cultivateurs.. .. .. 76g
Cumberland Coal and Railway Co.. .. 72
Curran, R. E., courrier de la malle sur chemin de fer.. 160

D

Daily Telegraph, Québec, deniers payés au.. 147
Davis, M. P., entrepreneur.. .. .. 137a
Débats, publication et distribution des.. .. ..115, 115a
Déclarations à la douane à Vancouver. 102
DeCourcy, M., Montants payés à.. ..74j, 74c
Décrets de l'exécutif *re* loi des arpentages fédéraux.. 60
Deep Brook, N.-E., Quai à.. 193
Délégation des cultivateurs.. 113
Dépenses imprévues.. 44
Dickie Martin, Nomination de.. 185
Directeur général des Postes, Rapport annuel.. 34
Directeur général vétérinaire, Rapport du.. .. .. 15b
Divers, dépenses imprévues.. 44
Dividendes impayés aux banques.. 7
Division des arpentages topographiques.. .. .. 25b
Divorces accordés par le parlement, etc.. .. ..116, 168
Dragueur *International*, Travaux exécutés par le.. .. .. 93d
Droit *ad valorem*.. 75
Drolet, Jean, Montants payés à.. .. .. 74h
Dussault et Lemieux, Montants payés à.. .. .. 93d
Dutch Loan Company.. 95

E

Eclipse Manufacturing Co., Deniers payés à l'.. 180
Economie interne.. 46
Edifice Seybold, Coût des changements et réparations à l'.. 154
Elections, Chambre des Communes.. .. 18
Elections partielles.. 18
Emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa, Rapport sur les progrès, etc. 19a
Emplacement des casernes à Toronto.. 126
Employés, pendant la session, Chambre des Communes.. .. .. 103a
Enquête, impressions et papeterie publiques.. 39
Erié, lac, et réseau des grands lacs.. .. 54
Essex Record, Deniers payés à l'.. .. 74m
Etats-Unis, Relations avec les.. .. .. .. 10a
Exposition de Paris, Dépenses pour l'.. 206

F

Facteurs à New-Westminster.. 166
Falsification des substances alimentaires.. 14
Farmers' Bank, Documents concernant la.. .. ..110, 110a
Ferme Stadacona, Achat de la.. 191
Fonctionnaires dans les affaires municipales.. .. ..195, 195a
Fonctionnaires des douanes, Montréal.. 69
Fonctionnaires à Montréal.. .. .. 69d
Fonctionnaires des pêcheries, noms, appointements et fonctions des.. 165
Formation de la glace sur le Saint-Laurent.. .. .. 21b
Formes-blocs pour chaussures.. 66
Fournitures achetées des maisons de commerce de Kingston.. 156
Frais de voyages des ministres, etc..175a, 175b
France, Relations commerciales avec la. 10a
Fraudes chinoises sur la côte du Pacifique.. 207
French, général sir John, Rapport du. 35a
Frontières du Manitoba.. 57

G

Gardiens de phares sur le Saint-Laurent.. .. ..94, 94a
Gardiens des pêcheries dans le comté de Victoria, N.-E.. .. .. 165a
Gaz, Inspection du.. 13
Gaz naturel, sur la terre des Six-Nations.. .. .. 71c
Gazette du Travail, Liste des abonnés par la poste, de la.. 92
Gendarmerie, Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.. 28
Glace-Bay, Association de boitte de.. .. 177
Godleib Said, Détention de, à la Grosse-Ile.. 167

Greenway, Thomas, Correspondance avec.. .. .. 96*b*
Grey-sud, Nominations dans.. .. .. ..120, 120*a*
Guysborough Times, privilèges postaux. 187

H

Haney, Quinlan & Robertson.. .. .. .. 77*a*
Herald, Montréal, Montants payés au.. 74*a*
Hickman, W. A., agent d'immigration. 76*h*
Holmes, Très révérend Geo., D.D.. .. 130*a*
Houille bitumineuse, importée.. 205
Houillères du nord de l'Atlantique.. .. 155

I

Ile du Prince-Edouard, steamers pendant l'hiver.. 159
Ile du Prince-Edouard, tunnel.. 188
Immigrants japonais.. 76
Immigration—
Immigrants japonais.. 76
Agents spéciaux.. .. .. 76*a*
Nombre d'arrivages.. .. .. 76*b*
Demandes des restaurateurs.. .. .. 76*c*
Plaintes contre J. Déry.. .. .. 76*d*
Plaintes contre les restaurateurs.. .. 76*e*
Lettre de M. L. Stein.. .. .. 76*f*
Paiements à W. O. Creighton.. .. .. 76*g*
Paiements à W. A. Hickman.. .. .. 76*h*
Immigration, Rapport de l'Intérieur, Partie II.. .. .. 25*c*
Importations des Etats-Unis.. .. ..131, 131*a*
Importations et exportations, 1846 à 1876.. .. .. 109*c*
Impressions et papeterie publiques.. .. 32
Impressions et papeterie publiques, enquête.. 39
Impressions, etc., de l'Etat.. 74
Imprimerie de l'Etat, Employés de l'.. 190
Insectes destructeurs et autres fléaux.. 51
Inspection des bateaux à vapeur.. .. .. 23*a*
Installation électrique à Québec.. 117
Intérieur, Rapport annuel.. 25
Irwin, Fanny Louise, Bois sur le homestead de.. 132

J

Japon, Traité avec le.. .. ..95*d*, 9
Jetté, Son Honneur le juge, administrateur de Québec.. 114
Journaux, Distribution des.. .. .. .. 115*b*
Journaux, Sommes payées aux.. 64
Juges, Nomination des.. 199
Juges, Résidences des, dans la province de Québec.. 170
Justice, Rapport annuel.. 34

K

Kelliher et Gordon, convention *re* N.T.R. 77*h*
Krenzer, J., Correspondance avec.. .. 96*b*

L

Lac à la Truite, route postale.. 171
Lake, général sir P. H. N., Rapport du. 35*b*
Laliberté, J. B., Montants payés à.. .. 146
La Patrie, Montants payés à.. .. .. .. 74*d*
La Presse, Montants payés à.. .. .. .. 74*e*
La Vigie, Montants payés à.. .. .. .. 74*c*
Le Canada, Montants payés à.. .. ..74*f*, 74*k*
Le Soleil, Montants payés à.. .. .. .. 74*b*
Levé de la rivière Nelson.. 196
Letourneau, Louis, Montants payés à.. 148
Liste des navires.. .. .. 21*c*
Loi concernant le tarif des douanes.70, 75, 102*a*
Loi de l'Assurance du service civil.. .. 43
Loi des pêcheries, Modifications à la.. .. 97*a*
Loi des réserves forestières.. 61
Loi des Subsides, 1910.. 207
Loi des territoires du Nord-Ouest, chapitre 62.. 79
Long-Saut, Travaux exécutés au.. ..157, 157*a*
Louage de voitures et billets de tramway à Ottawa.. 175
Louisbourg, Réfrigérateurs de boëtte à. 177*a*
Lumière électrique, Inspection de la.. .. 13

M

Malbœuf, Jos. William, scrip de métis, émis en faveur de.. 130
Manchester Engineer, Echouement du.. 182
Mandats du Gouverneur général.. 42
Maisons de commerce de Kingston, Fournitures achetée de ces.. 156
Manitoba and South-Eastern Railway Co.. 196
Marine, Rapport annuel.. 21
Marines des possessions autonomes, Etat des.. 208
Mesures, Inspection des.. 13
Milice, ordres généraux.. 41
Mines, Rapport du ministère des.. .. .. 26*a*
Ministère des Douanes, Rapport annuel du.. 11
Ministères, qui doivent présenter des rapports au parlement.. 127

Ministres de la couronne, frais de voyages.. 172
Monnaie, Opérations de la.. 73
Montcalm, Voyages faits par le steamer. 169
Montréal, Fonctionnaires de l'Etat à.. 69*a*
Montreal Herald, Montants payés au.. 74*a*

Mc

McDougall, Révérend John.. 71*a*

N

Navires, Liste des.. 21*c*
Netherland Loan Co.. ..95, 95*a*, 95*b*, 95*c*
New-Westminster, Pénitencier de.. 112
North-Bay, Recettes provenant du quai de.. 111

O

Obligations et valeurs.. 49
Office Specialty Manufacturing Co., deniers payés à la.. 180
Ordonnance à l'effet de rescinder l'ordonnance du Yukon.. 78
Ordres généraux, milice.. 41
Ostréiculture.. 67
Ouverture et fermeture du parlement.. 104

P

Parlement, Ouverture et fermeture du.. 104
Parrsboro, Edifice du bureau de poste à.. 86*a*
Pêche dans les baies, Droits de.. 62
Pêcheries, Rapport annuel des.. 22
Pêcheries de l'Atlantique, sentence arbitrale du tribunal de La Haye.. 97*b*
Pêcheries de la côte de l'Atlantique nord.. 97
Pêcheurs dans l'Atlantique canadien.... 84
Pelletier, sir Pantaléon, Congé d'absence de.. ..88, 88*a*
Pénitenciers, Rapport annuel.. 34
Pénitencier de New-Westminster.. 112
Pension de retraite, etc.. 45
Percy Alwyn, Concession d'irrigation.. 192
Peseur, Nomination d'un—à Montréal.. 134
Phœnix Bridge Co., Paiement par la.. 82
Picard, O., et Fils, Deniers payés à.. 75*i*
Poids et mesures, etc.. 13
Police fédérale.. 81
Poisson apporté à terre par les pêcheurs. 84
Ports et rivières, Montants dépensés dans les.. 184
Powassan à Nipissing, route postale.. 171
Preston, W. T. R.. ..95, 95*a*, 95*b*, 95*c*
Primes de pêche, Noms des personnes qui les reçoivent.. ..158, 158*a*
Prix comparatifs Canada et Etats-Unis. 33*b*
Proclamation mettant en vigueur la "Loi modifiant la loi des chemins de fer".. 108
Producteurs de fruits et de légumes, Délégation des.. 113*a*
Produits agricoles et autres.. 173
Propriétaires d'établissements de salaisons (Meat Packers) d'Ontario et de Québec, Mémoire présenté par les.. 113*b*
Propriété dite "Baby Farm", Correspondance concernant la.. 126

Q

Quart sud-ouest de la section 10, township 38.. 96
Quebec Bridge Co., Existence légale de la.. ..125, 125*a*
Québec, Employés temporaires à.. 120*a*
Québec, Extension des frontières du .. 65
Quebec Oriental Railway..89, 128, 128*a*, 128*b*
Québec, pont de, Correspondance, ministère du Travail *re*.. 137*c*
Québec, pont de, Correspondance *re* plans pour le nouveau pont.. 137*d*
Québec, pont de, ingénieurs nommés.. 137*b*
Québec, pont de, Soumissions, etc., pour le.. ..137, 137*a*

R

Rapports des curateurs sur les banques.. ..152, 152*a*
Recensement, Méthodes de faire le..189, 189*b*, 189*c*
Recensement, tableaux et formules.. 189*a*
Réception vice-régale, Correspondance *re*. 63
Réciprocité avec les Etats-Unis..De 59 à 59*s*
Reconnaissance de la rivière Nelson.. 19*b*
Règlements concernant le pétrole et le gaz.. 53
Règlements de la cour de l'Echiquier.. 197
Règlements des pêcheries du homard.. 48
Règlements des pêcheries, Infractions des.. ..91, 91*a*
Relations commerciales, Canada et Antilles.. 38
Relations douanières avec les Etats-Unis.. ..109*a*, 109*b*
Relevé hydrographique.. 25*a*

Rentes viagères de l'Etat.. 47
Réserves des Sauvages, Pétrole sur les.. 53
Réserve sauvage de Saint-Pierre. ..71, 71*a*, 71*b*
Réserve des Six-Nations, gaz naturel sur la.. .. .. 71*c*
Revenu de l'Intérieur, Rapport annuel du.. 12
Rivière à l'Ours, N.-E., Champs de tir de la.. 183
Rivière des Prairies, Travaux de dragage exécutés.. .. ..93*b*, 93*c*
Rivière du Coude, Source de puissance hydraulique sur la.. .. ..123, 123*a*
Rivière Napanee, Dragage de la.. 93
Rivière Winnipeg, Droits de source de puissance hydraulique sur la.. 144
Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.. 28
Royaume-Uni, Relations commerciales avec le.. .. .. 10*a*

S

Saint-Pie, Bureau de poste à.. 86
Salles d'exercices ou salles d'armes, Contributions aux.. 129
Samson et Filion, Québec, Deniers payés à.. 124
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel 29
Sénat, Coût du.. 100
Sentence aribtrale du tribunal de La Haye.. .. .. 97*b*
Septième district militaire, plainte contre le commandant.. 178
Service civil—
Nominations et promotions, rapport annuel des commissaires.. 31
Liste du.. 30
Loi de l'Assurance du.. 43
Fonctionnaires à Ottawa.. 135
Service naval du Canada—
Allocations aux sous-officiers de marine, etc.. .. .. 56*f*
Augmentations des gages autorisées. 56*g*
Canadiens acceptés dans la marine. 56*n*
Conférence navale Internationale à Londres.. .. .. 56*l*
Conférence navale Internationale, correspondance.. .. .. 56*m*
Décrets de l'exécutif, allocations de voyage.. .. .. 56*k*
Demandes d'admission dans le.. .. 56*c*
Noms des employés dans le.. .. .. 56*c*
Nom, tonnage, etc., de chaque navire.. .. .. 56*j*
Service naval du Canada—*Fin.*
Pétitions pour la remise de l'adoption de la loi du.. .. .. 56*i*
Règles et règlements du.. .. .. 56*h*
Règlements *re* admission des médecins.. .. .. 56*o*
Règlements *re* taux de la solde dans le.. 56
Règlements *re* habillements.. .. .. 56*a*
Sous-ministre et autres officiers dans le.. .. .. 56*d*
Service rapide de l'Atlantique.. 200
Sherwin-Williams Paint Co., Montants payés à la.. 124
Sociétés d'avocats, Montants payés à des. 99
Soldes non réclamés dans les banques.. 7
Stations agronomiques.. 16
Station de sauvetage de Clayoquet.. .. 68
Stations de télégraphie sans fil.. 90
Statistique criminelle.. 7
Statistique des canaux.. .. .. 20*a*
Statistique des chemins de fer.. .. .. 20*b*
Statistique des grains.. .. .. 10*d*
Steamers *Minto*, *Stanley* et *Earl Grey*, Houille achetée pour les.. .. .. ..136, 136*b*
Steamers subventionnés.. .. .. 10*e*
Substances alimentaires, falsification des.. 14

T

Tanguay, Georges, Deniers payés à.. .. 150
Tanguay, Georges, louage d'une propriété de l'Etat.. 140
Tarif préférentiel, marchandises importées en vertu du.. 142
Taschereau, C. E., Québec, Deniers payés à.. 150
Terres fédérales.. .. ..96, 96*a*, 96*b*
Terres fédérales, arpentages.. .. ..60, 60*a*, 60*b*
Terres publiques, Disposition des.. ..141, 141*a*
Territoires du Nord-Ouest, Commissaire pour les.. 181
Traité de chasse aux phoques à fourrures pélagique.. 210
Traité de commerce, etc., avec le Japon.. .. ..95*d*, 95*e*
Travail, ministère du, Correspondance *re* pont de Québec.. .. .. 137*c*
Travail, Rapport annuel.. 36
Travaux publics, Rapport annuel.. .. 19

U

Unions commerciales.. 50
Université de la Saskatchewan, Concession de terres pour l'.. 143

V

Vancouver, Déclarations de douanes à.. 102
Vancouver Dry Dock Company.. 162
Vannutelli, cardinal, Garde et escorte pour le.. 121
Voies navigables internationales.. .. ..54, 54a
Votants, liste des, Impression de la.. .. 209

W

Wentworth, comté de, Nominations dans le.. .. .. 120c
Western Coal Operators' Association.. 202
Winnipeg, Emplacement du parlement à.. .. ..194, 194a
Wren, le trawler.. 85
Walsh, E. J., I.C., Correspondance avec. 204
Wanda, Estimation de la.. 163

Y

Yukon, ordonnances du conseil, 1909.. .. 40
Yukon, ordonnances du conseil, 1910.. .. 40a
Yukon, ordonnances rescindées.. 78

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en deux parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Volume I, parties A à P et volume II, parties Q à Y. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présentés le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 2 décembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 6 février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 16 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 8 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*b*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1911. Présenté le 3 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*c*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 9 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*d*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1912. Présenté le 17 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1910. Présentée le 10 avril 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1910.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1910.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1910. Présenté le 27 avril 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution.

VOLUME 5.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*a*. Rapport du ministère du Commerce. Partie II. Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce. Partie III.—Commerce du Canada avec les pays étrangers, autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie IV.—Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*d*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie IV.—Statistiques des céréales, y compris la saison de la récolte terminée le 31 août 1910, et la saison de navigation terminée le 6 décembre 1910. Présenté le 12 mai 1911, par l'honorable William Patterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés. Présenté le 20 avril 1911, par l'honorable William Paterson.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

12. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1909, par l'honorable William Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

13. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15a. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 12 janvier 1911, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

15b. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail M. J. G. Rutherford, M.V., pour l'exercice clos le 31 mars 1909.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires

VOLUME 9.

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher

17. Statistiques criminelles, pour l'année expirée le 30 septembre 1909. Présentées le 21 novembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

18. Relevé des élections partielles (onzième parlement) de la Chambre des communes, 1910.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. (1908). Relevé de la onzième élection générale pour la Chambre des communes du Canada, tenue les 19 et 26 octobre 1908.. .. ..*Réimprimé.*

VOLUME 11.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19a. Rapport sur les progrès des levés et des travaux exécutés concernant l'emmagasinement des eaux de la rivière Ottawa, pour l'exercice 1909-1910. (ajoutant aux investigations se rattachant au projet du canal maritime de la baie Georgienne), Présenté le 6 mars 1911, par l'honorable William Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

19b. Rapport sur la reconnaissance hydrographique de la rivière Nelson, septembre-octobre 1909. Présenté le 16 février 1911, par l'honorable William Pugsley.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux, pour l'exercice clos le 31 mars 1909. Présenté le 12 novembre 1909, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. (1909). Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1909. Présentée le 21 mars 1910, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1910. Présentée le 10 avril 1911, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20c. Statistique des chemins de fer, pour l'année expirée le 30 juin 1910. Présentée le 16 décembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

20d. Le cinquième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

20c. Rapport sur les études du tracé du chemin de fer de la baie d'Hudson. Présenté le 13 décembre 1909, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Marine, 1910). Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21a. Rapport de la Commission de géographie du Canada, renfermant toutes ses décisions jusqu'au 30 juin 1910.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 14.

21b. Rapport sur la formation de la glace dans le fleuve Saint-Laurent, et rapport sur l'influence des banquises sur la température de la mer, tel qu'indiqué par l'usage du microthermomètre lors d'un voyage fait dans le détroit et la Baie-d'Hudson, en juillet 1910, par M. H. T. Barnes, D.Sc., F.R.S.C. Présenté le 16 mai 1911, par l'honorable S. A. Fisher.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

21c. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1910. Présentée le 19 juillet 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries), 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

23. Rapport des commissaires des Ports, etc., au 31 décembre 1910.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

23a. Rapport du Président de la Commission de l'Inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

25a. Rapport de l'Astronome en chef, ministère de l'Intérieur pour l'exercice clos le 31 mars 1910.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

25b. Rapport annuel de la division du Service topographique, ministère de l'Intérieur, 1909-10. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable Frank Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25c. Rapport du Dr P. H. Bryce, médecin en chef. Annexe du rapport du surintendant de l'immigration. Présenté le 9 décembre 1910, par l'honorable F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

25d. Rapport du levé hydrographique (jaugeage de certains cours d'eau). Ministère de l'Intérieur.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile 1910. Présenté le 19 janvier 1911, par l'honorable William Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26a. (1909). Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile 1909. Présenté le 26 janvier 1911, par l'honorable William Templeman.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.
Ce document est relié dans le Volume XVI, 1910.

VOLUME 19.

27. Rapport du département des Affaires des sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable F. Oliver.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1910. Présenté le 2 décembre 1910, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29 (Pas de publication).

29b. Rapport du département des Affaires extérieures pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du service civil du Canada, 1910. Présentée le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 21.

31. Deuxième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada pour la période comprise entre le 1er septembre 1909 et le 31 août 1910. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement, pour l'année 1910. Présenté le 17 novembre 1910, par l'Orateur.. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1909. Présenté le 30 novembre 1910, par l'honorable A. B. Aylesworth.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du conseil de la milice, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35a. Rapport du général sir John French, G.C.B., G.C.O.V., C.C.M.G., inspecteur général des forces impériales, sur son inspection des forces de la milice canadienne. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35b. Rapport sur la meilleure méthode de mettre à exécution les recommandations du général sir John French au sujet de la milice canadienne, par le major général sir P. H. N. Lake, C.C.M.G., C.B., inspecteur général. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35c. Rapport intérimaire du conseil de la milice pour le Canada concernant l'entraînement de la milice durant la saison de 1910. Présenté le 31 mars 1911, par l'honorable sir Frederick Borden.. .. ..*Imprimé pour la distribution.*

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1910, y compris le rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable W. L. MacKenzie King.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

36a. Rapport sur les différends industriels au Canada jusqu'au 31 mars 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36b. Prix comparatifs, Canada et Etats-Unis, 1906-1911. (Produits agricoles, des pêcheries, du bois et des mines. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable W. L. Mackenzie King.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

37. Sixième rapport des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable G. P. Graham.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport de la Commission Royale sur les relations commerciales entre le Canada et les Antilles, ainsi que Partie II—Preuve faite en Canada et appendices; Partie III—Preuve faite dans les Antilles et appendices; et Partie IV—Preuve faite à Londres et appendices. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
Imprimé pour les documents parlementaires.

39. Rapport de l'honorable secrétaire d'Etat sur l'enquête faite au sujet des affaires du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, ainsi que copie de la preuve, etc., faite à la dite enquête. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

VOLUME 23.

40. Ordonnances du Territoire du Yukon passées par le conseil du Yukon en 1909. Présenté le 21 novembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

40a. Ordonnances du Territoire du Yukon, décrétées par le conseil du Yukon, en l'année 1910. Présentées le 4 avril 1911, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimées.*

41. Ordres généraux de la milice entre le 1er novembre 1909 et le 18 octobre 1910. Présentés le 22 novembre 1910, par l'honorable sir Frederick Borden.. .. ..*Pas imprimés.*

42. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement, à compte de l'exercice 1910-11. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Patterson.. .. ..*Pas imprimé.*

43. Relevé conforme à l'article 17 de la Loi d'assurance du service civil, pour l'exercice clos le 31 mars 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.
Pas imprimé.

44. Etat indiquant les dépenses imprévues du 1er avril 1910 au 17 novembre 1910, conformément à la Loi des subsides, 1910. Présenté le 22 novembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

45. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1910. Présenté le 22 novembre 1911, par l'honorable William Paterson.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Procès-verbaux de la Commission d'économie interne, pour l'année écoulée, conformément à la règle 9 de la Chambre. Présentés le 1er décembre 1910, par l'Orateur.
Imprimés pour les documents parlementaires.

VOLUME N° 23—*Suite.*

47. Etat conforme à l'article 16 de la Loi des rentes viagères, servies par l'Etat, 1908, contenant un relevé des transactions faites pendant l'exercice expiré le 31 mars 1910. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimé pour les documents parlementaires.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 1er décembre 1910. Copie des règlements existants concernant la pêche du homard adoptés par arrêté du conseil du 30 septembre 1910. Présentée le 1er décembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.
Imprimée pour les documents parlementaires.

49. Etat détaillé des obligations et effets enregistrés dans le département du Secrétaire d'Etat, depuis le dernier état du 25 novembre 1909, soumis au parlement du Canada en vertu de l'article 32, chapitre 19, des Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

50. Rapport annuel en vertu du chapitre 125 des Statuts Revisés du Canada, 1906, concernant les unions commerciales. Présenté le 1er décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimé.*

51. Règlements en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux. Présentés le 1er décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.. .. ..*Pas imprimés.*

52. Premier rapport annuel de la Commission de la conservation des ressources naturelles, 1910. Présenté le 5 décembre 1910, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimé pour les documents parlementaires.

53. Règlements établis par ordre en conseil, le 17 mai 1910, pour la disposition du pétrole et du gaz sur les réserves sauvages des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan et dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentés le 5 décembre 1910, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimés.*

54. Rapport de la Commission internationale des voies navigables et discussion sur le régime des eaux du lac Erié et des grands lacs. Présenté le 7 décembre 1910, par l'honorable William Pugsley.. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

54*a*. Réponse à adresse de la Chambre des communes en date du 12 décembre 1910,—Copie de tous les arrêtés du conseil ou autres autorisations nommant les membres de la section canadienne de la Commission conjointe des eaux navigables internationales, y compris tous rapports, recommandations et correspondance soumis au gouvernement ou à l'un de ses départements par la dite section canadienne, ou l'un de ses membres; de plus, un état des dépenses totales de cette section canadienne jusqu'à date, y compris les détails. Présentée le 8 mai 1911. M. Macdonell.. .. ..*Pas imprimée.*

55. Relevé en tant que le ministère de l'Intérieur est concerné de copie de tous les arrêtés du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être présentés à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882,—depuis la date de la dernière production de documents, en vertu de la dite résolution. Présenté le 9 décembre 1910, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

55*a*. Etat indiquant les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pendant l'année expirée le 31 octobre 1910. Présenté le 4 mai 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

56. Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la solde,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine. Présentés le 9 décembre 1910, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..*Pas imprimés.*

56*a*. Règlements établis par le département du Service de la Marine au sujet de la distribution des habillements,—en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine. Décret à l'exécutif au 30 septembre 1910. Présentés par l'honorable M. L. P. Brodeur.. .. ..*Pas imprimés.*

56*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 5 décembre 1910,—Etat indiquant les dépenses faites jusqu'à date à même la somme votée par la Chambre au sujet

VOLUME N° 23—*Suite.*

de la nouvelle marine, et spécifiant dans chaque cas le montant payé, à qui, et l'objet de la dépense. Présentée le 16 décembre 1910.—M. Monk.. .. ..*Pas imprimée.*

56*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 14 décembre 1910,—Etat donnant le nombre de demandes reçues de citoyens du Canada pour servir dans la marine canadienne projetée en qualité d'officiers et en qualité de marins expérimentés, respectivement; le nombre d'officiers et de marins, respectivement, de la marine anglaise qui ont demandé du service dans la marine canadienne. Présentée le 11 janvier 1911.—M. Jameson.. .. ..*Pas imprimée.*

56*d*. Réponse à adresse du Sénat, du 24 novembre 1910, demandant,—1. Le département du Service de la Marine créé par la législation de la dernière session a-t-il été régulièrement constitué et mis en fonction? 2. Qui a été nommé sous-ministre par le Gouverneur en conseil? 3. Quels sont les autres fonctionnaires et commis nécessaires à l'administration convenable des affaires du nouveau département qui ont été nommés par le Gouverneur en conseil? 4. Quels sont parmi ces fonctionnaires et ces commis ceux qui ont été transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries au département du Service de la Marine? 5. Parmi ces fonctionnaires et ces commis quels sont ceux qui viennent d'ailleurs? 6. Quel est le salaire de chacun des fonctionnaires? Présentée le 11 janvier 1911.—L'honorable M. Landry.. .. ..*Pas imprimée.*

56*e*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Tableau faisant connaître,—1. Les noms de toutes les personnes engagées, à ce jour, par le gouvernement en rapport avec le nouveau département de la Marine, soit pour service sur mer, soit pour travail se rattachant au département, tant dans le service extérieur que dans le service intérieur. 2. Le domicile antérieur de ces personnes, leur emploi antérieur, rang ou grade dans la marine britannique, ou ailleurs, et le chiffre de leur solde ou rémunération antérieures. 3. Les fonctions, rang ou occupation dans le service du Canada, ainsi que leurs soldes et allocations actuelles. Présentée le 18 janvier 1911.—M. Monk.. .. ..*Pas imprimée.*

56*f*. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, autorisant l'octroi de certaines gratifications aux sous-officiers et marins du service de la Marine. Présentée le 19 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..*Pas imprimée.*

56*g*. Copie d'un décret du conseil, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 22 décembre 1910, et publié dans la *Gazette du Canada* le 14 janvier 1911, autorisant une augmentation de gages pour certains services à bord des navires du service de la Marine. Présentée le 19 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. ..*Pas imprimée.*

56*h*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes règles et règlements passés par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la Loi du service de la marine adoptée à la dernière session du Parlement. Présentée le 26 janvier 1911.—M. Monk.. .. ..*Pas imprimée.*

56*i*. Réponse à ordre du Sénat en date du 24 novembre 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes: 1. Le nom de la division électorale; 2. Celui de la paroisse, canton, ville ou cité; 3. Le nom du premier signataire et mention du nombre additionnel des signataires de chacune des requêtes présentées au cours de la dernière session, soit à la Chambre des Communes soit au Sénat, demandant la remise de l'adoption du projet de loi de la marine de guerre jusqu'à ce que le peuple eut eu l'occasion de manifester sa volonté par voie de plébiscite; 4. La date de la présentation de chacune de ces requêtes; 5. Le nom pour chacune de ces requêtes du député ou du sénateur qui l'a présentée. Présentée le 30 novembre 1910.—L'honorable M. Landry.. .. ..*Pas imprimée.*

56*j*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes: 1. Le nom de tous les navires qui composent aujourd'hui la flotte au service du Canada; 2. Le tonnage de chacun de ces navires; 3. L'âge actuel de chaque vaisseau;

VOLUME N° 23—*Suite.*

4. Le prix d'achat, ou de construction, ou à leur défaut, la valeur actuelle de chacun de ces navires; 5. La force en chevaux-vapeur de chacun d'eux; 6. Leur mode de propulsion, par aubes, hélices ou voiles; 7. Le nombre de personnes composant l'équipage de chacun de ces navires; 8. Le coût d'entretien annuel de chacun de ces navires avec les équipages; 9. L'emploi de chacun de ces vaisseaux, spécifiant si c'est pour la garde des côtes, la protection des pêcheries ou pour quel autre usage; 10. Dans quelles eaux se meut chacun de ces navires—est-ce dans les eaux de l'Atlantique, dans celles du Pacifique, sur les grands lacs, dans les eaux du golfe et du fleuve Saint-Laurent ou ailleurs? Avec un résumé indiquant le nombre et le tonnage global des vaisseaux servant sur les grands lacs, des vaisseaux stationnés sur les rives de la Colombie-Britannique et des vaisseaux sillonnant les eaux de l'est de notre partie du continent américain. Présentée le 14 février 1911.—L'honorable M. Landry.. .. ..*Pas imprimée*

56*k*. Copie des décrets de l'exécutif publiés dans la *Gazette du Canada*, le 11 février 1911: N° 83-146. Règlements pour l'entrée des instructeurs de la marine. No 91-146. Echelle revisée des salaires pour les électriciens. No 86-146. Allocation revisée pour dépenses de voyages. Présentée le 23 février par le très honorable sir Richard Cartwright. *Pas imprimée.*

56*l*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 6 février 1911,—Copie du protocole ou arrangement final conclu à la Conférence navale internationale tenue à Londres en décembre 1908-février 1909, et du rapport général présenté à la dite conférence navale au nom de son comité de rédaction, et de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial et celui du Canada à ce sujet. Présentée le 10 mars 1911.—M. Monk.. .. ..*Pas imprimée.*

56*m*. Correspondance et documents concernant la Conférence navale internationale, tenue à Londres en décembre 1908-février 1909. 2. Correspondance concernant la déclaration de Londres. 3. Décision finale de la seconde conférence de la paix tenue à La Haye en 1907, et conventions et déclarations y annexées. Présentée le 23 mars 1911, par le très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimée.*

56*n*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—1. Combien de Canadiens ont été admis pour faire partie de la marine canadienne. 2. Quels sont les noms et le lieu de résidence des aspirants acceptés. Présentée le 24 mars 1911.—M. Taylor (Leeds).. .. ..*Pas imprimée.*

56*o*. Copie d'un décret de l'exécutif approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 31 mars 1911, et publié dans la *Gazette du Canada* le 15 avril 1911: No 358. Règlements revisés pour l'entrée de chirurgiens dans le service naval. Présentée le 24 avril 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..*Pas imprimée.*

57. Réponse à ordre de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, ou le très honorable premier ministre, et le gouvernement du Manitoba, ou le premier ministre de cette province au sujet de la demande, par la province du Manitoba, d'un accroissement de territoire et de subvention. Présentée le 14 décembre 1910.—M. Staples. *Imprimée pour les documents parlementaires.*

58. Mémoire concernant les finances de la Commission des champs de bataille nationaux de Québec, à la date du 31 mars 1910. Présenté le 15 décembre 1910, par l'honorable William Paterson.. .. ..*Imprimé pour les documents parlementaires.*

58*a*. Rapport de la Commission des champs de bataille nationaux de Québec. Présenté le 15 décembre 1910, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

58*b* Réponse à adresse du Sénat du 24 janvier 1911,—Copie du dernier rapport fait au gouvernement par les membres de la Commission des champs de bataille de Québec. Présentée le 10 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

58*c*. Réponse à ordre du Sénat du 12 janvier 1911,—Copie de tous ordres en conseil relativement à la nomination des membres de la Commission des champs de bataille de la province de Québec, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes reçues par la dite commission, leur provenance, l'intérêt sur icelles, les dépenses encourues, la nature de telles dépenses, distinguant ce qui a été payé pour acquisition de terrains, la balance en mains et le coût approximatif avec la nature des dépenses à encourir pour atteindre le but que s'est proposé la commission. Présentée le 21 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

58*d*. Réponse à un ordre du Sénat en date du 23 février 1911,—Etat du nombre de médailles en or, en argent ou en bronze que la Commission des champs de bataille de Québec a fait frapper en commémoration du trois centième anniversaire de la fondation de Québec, le coût de chacune de ces séries de médailles, les noms des personnes ou des institutions auxquelles l'on a donné des médailles en or, en argent ou en bronze. Présentée le 28 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

59. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910.—Présentée le 15 décembre 1910.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*a*. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*b*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 3 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*c*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 8 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*d*. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réci-

VOLUME N° 23—*Suite.*

procité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59e. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59f. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 14 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59g. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 22 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59h. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présenté le 27 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59i. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59j. Réponse supplémentaire additionnelle à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

8888—2½

VOLUME N° 23—*Suite.*

59*k*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 31 mars 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*l*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910.—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou la désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 7 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*m*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*n*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée*

59*o*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 2 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*p*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 5 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*..... .. ..*Pas imprimée.*

59*q*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 avril 1911,—Relevé faisant connaître les droits imposés par l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, la France, la Suède, la Suisse, l'Autriche-Hongrie, le Japon, l'Argentine, le Venezuela et la Russie, respectivement, sur chacun des articles compris dans la convention douanière

VOLUME N° 23—*Suite.*

entre les Etats-Unis et le Canada; aussi, en 1910, quels ont été les quantités et les prix d'importations sur lesquelles des droits ont été perçus, quant aux articles suivants: beurre, œufs, fromage, bœuf salé, lard fumé et jambons, mouton, agneau, lard salé et autres produits de viande (en détail), orge, fèves, avoine, pois, blé, foin, graine de lin, pommes vertes, et animaux importés des pays ci-dessus nommés. Présentée le 8 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*r*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 mai 1911, pour un relevé, basé sur le dernier rapport annuel du Commerce et de la Navigation des Etats-Unis, faisant connaître en quoi le Canada sera plus favorisé sur le marché américain que ses principaux compétiteurs par suite de l'interprétation donnée le 10 avril 1911 à Washington par la cour d'appel des Etats-Unis en matières douanières au sujet de la clause de la nation la plus favorisée,—laquelle interprétation ne reconnaît pas aux compétiteurs du Canada sur le marché américain les mêmes privilèges que ceux accordés au Canada par la convention douanière en ce qui concerne l'importation aux Etats-Unis des articles suivants, savoir:—(*a*) Maquereau, mariné ou salé (*b*) hareng, mariné; (*c*) morue, aigrefin, merluche et merlan, séchés, fumés, salés ou en conserve; (*d*) tous autres poissons salés ou en conserves; (*e*) huiles de poisson ;(*f*) beurre; (*g*) fromage; (*h*) bêtes à cornes; (*i*) chevaux; (*j*) avoine; (*k*) coke; (*l*) eaux minérales; (*m*) feuilles de fer ou d'acier laminées, étamées en zinc, en étain ou autre métal; (*n*) mica; (*o*) graine de lin; (*p*) fèves et pois desséchés; (*q*) oignons; (*r*) pommes de terre; (*s*) autres végétaux à l'état naturel.—Montrant de plus (1) le taux de droit actuel dans les Etats-Unis sur les articles ci-dessus énumérés; (2) le taux de droit, sous le régime de la convention douanière projetée, sur les dits articles; (3) la valeur des articles (4) le montant des droits perçus sur les articles importés des dits compétiteurs pour le commerce de la dite année, et qui seront admis francs de droit, s'ils sont importés du Canada, en vertu de la dite convention douanière. Présentée le 16 mai 1911.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

59*s*. Autre réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les pétitions, les mémoires et les résolutions émanant de particuliers, des chambres de commerce ou d'autres corporations favorisant ou demandant un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, comme aussi de tous documents de même genre protestant contre un tel traité ou le désapprouvant, et copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, touchant la question de réciprocité avec les Etats-Unis, depuis le 1er janvier 1910. Présentée le 19 mai 1911.—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

59*t*. Etat indiquant quelles ont été chacune des six dernières années, les importations en Canada (quantité et valeur) des produits ci-après énumérés provenant respectivement de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Danemark, de la Hollande, de la Belgique, de la France, de la République Argentine et des Etats-Unis, savoir: blé, avoine, chevaux, bêtes à cornes, moutons, agneaux, viande de bœuf et de mouton, œufs, beurre, fromage, volailles, légumes et fruits; quel a été, à Londres, Angleterre, pendant les derniers cinq ans, le prix moyen du beurre et des œufs comparé au prix (a) dans les provinces de l'est, (b) à Montréal, (c) à Toronto, (d) à Minnéapolis, (e) à Chicago, (f) à Détroit, (g) à Buffalo, (h) à Boston, et (i) à New-York. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable S. A. Fisher.. .. ..*Pas imprimé.*

60. Relevé des décrets de l'exécutif passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver. *Pas imprimé.*

60*a*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, sous le régime des dispositions du paragraphe (d) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'ad-

VOLUME N° 23—*Suite.*

ministration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada, dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés le 11 janvier 1811, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimés.*

60*b*. Etat exigé par l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts de 1908, lequel est comme suit: " 77. Les règlements établis par le Gouverneur en conseil en vertu des dispositions de la présente loi, et les décrets du Gouverneur en conseil autorisant la vente d'une étendue de terre ou la concession de quelque intérêt dans cette étendue de terre n'auront de vigueur et d'effet qu'après avoir été publiés, pendant quatre semaines consécutives, dans la *Gazette du Canada;* et tous ces décrets ou règlements doivent être déposés devant les deux Chambres du parlement dans les quinze jours de la session qui suit leur date, et ces règlements resteront en vigueur jusqu'au jour suivant immédiatement celui de la prorogation de cette session du parlement, et pas davantage, à moins qu'au cours de cette session ils n'aient été approuvés par résolution des deux Chambres du parlement ". Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

61. Relevé des décrets de l'exécutif passés entre le 1er novembre 1909 et le 30 septembre 1910, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales, articles 7 et 13 du chapitre 56 des Statuts Revisés du Canada. Présenté le 11 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie du mémoire de sir John Thomson relativement aux droits de pêche dans les baies de l'Amérique Britannique du Nord préparé pour les plénipotentiaires britanniques a Washington en 1888, et copie du traité consenti et approuvé par le président. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.*

Imprimée pour les documents parlementaires.

63. Réponse à adresse de la Chambre des Communes en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous mémoranda, correspondance, etc., entre Son Excellence le Gouverneur général et le bureau colonial, ou entre l'un des membres du gouvernement et les consuls généraux des pays étrangers en Canada, au sujet du rang que doivent occuper ces derniers dans les fonctions officielles, telles que la réception du soir vice-royale. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Sproule*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

64. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 décembre 1910,—Etat indiquant quels journaux ou compagnies publiant des journaux dans les cités de Montréal et de Québec ont directement ou indirectement reçu du gouvernement du Canada des sommes en solde d'impression, de lithographie, de reliure ou d'autre ouvrage, entre le 31 mars et le 15 novembre 1910; aussi, indiquant durant la période précitée, la somme totale payée à chacun des dits journaux ou à chacune des dites compagnies. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

65. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous arrêtés du conseil, correspondance, papiers, cartes ou autres documents échangés entre le gouvernement du Canada ou aucun de ses membres et le gouvernement de Québec ou quelqu'un de ses membres ou autres personnes agissant en son nom, ou entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario ou quelqu'un de ses membres concernant l'extension des limites de la province de Québec, tel que mentionné dans un arrêté du conseil du 8 juillet 1896 établissant une limite conventionnelle y spécifiée. Aussi, copie de toute correspondance, papiers, documents, etc., qui ont pu être échangés entre les susdits gouvernements ou quelques-uns de leurs membres au sujet de l'adoption d'une loi en 1898 à l'effet de ratifier la limite conventionnelle actuelle. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Sproule*.. .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

66. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat donnant les noms des manufacturiers canadiens qui préparent des " formes " de cordonnier en érable étuvé dégrossies à la machine et des formes-blocs pour chaussures ",

VOLUME N° 23—*Suite.*

destinées à la fabrication de formes finies pour bottines et souliers. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Hughes*.. .. ..*Pas imprimée.*

67. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance, rapports, mémoires, explorations et autres papiers en la possession du gouvernement et non encore déposés sur la Table, concernant l'industrie huîtrière en Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports et autres papiers concernant la propriété et le contrôle des bancs d'huîtres, et la concentration de la propriété et du contrôle des dits bancs en vue d'en laisser la réglementation et le contrôle au gouvernement du Canada. Aussi, copie de toute correspondance, rapports, recommandation et autres papiers concernant la location ou la vente des dits bancs ou d'une partie d'iceux pour y cultiver les huîtres. Aussi, copie de toute correspondance et rapports concernant la culture et la conservation des huîtres et autres mollusques. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Warburton.*

Imprimée pour les documents parlementaires.

68. Ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de tous rapports, dépositions, correspondance et autres documents se rapportant à l'enquête sur les irrégularités survenues à la station de sauvetage de Clayoquot, dont il est fait mention à la page 353 du rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1909-1910. (Doc. parlementaire, No 22). Présenté le 11 janvier 1911.—*M. Bernard*..*Pas imprimé.*

69. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant combien de fonctionnaires de l'hôtel des douanes à Montréal ont quitté le service depuis le 1er jour 1896 jusqu'à ce jour; quels sont leurs noms, et quels étaient leurs appointements, leurs fonctions et leur âge respectivement à la date à laquelle ils ont quitté le service; aussi, les noms, l'âge, les appointements et les fonctions de ceux qui les ont remplacés, la date de leur entrée dans le service et leurs appointements actuels. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

69*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Etat donnant les noms et prénoms des employés permanents ou temporaires nommés à Montréal depuis le 1er janvier 1904, dans le ministère des Postes, dans celui des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Travaux publics; l'âge et le lieu de résidence de ces employés au moment de leur nomination; les dates et la nature des permutations, promotions ou augmentations de salaires accordées à ces employés depuis leur nomination. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Gervais*.. .. ..*Pas imprimée.*

70. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Sommaire des conventions conclues avec des pays étrangers par le Gouverneur en conseil sous le régime du tarif des douanes, 1907, sans en référer au parlement. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée*

71. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres, ainsi que toutes dépenses nécessitées pour la rétrocession. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

71*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance échangée avec le révérend John McDougall et de toutes instructions à lui données relativement à la réserve des sauvages de Saint-Pierre; aussi, du rapport du révérend John McDougall sur l'enquête faite par lui concernant la dite réserve. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

71*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé de la dépense totale se rapportant à la rétrocession de la réserve sauvage de Saint-Pierre, y compris le transport des sauvages sur la nouvelle réserve, et les frais de la vente des terres ainsi que toutes les dépenses nécessitées pour la rétrocession. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Bradbury*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

71*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous rapports, arrêtés du conseil, correspondance, offres, conventions, archives, règlements ou autres documents, se rapportant à la concession ou abandon à un nommé Merrill, ou à quelque autre personne ou corporation du droit de creuser un puits pour atteindre et se procurer du gaz naturel soit dans, soit sous la réserve sauvage des Six-Nations, à ou près Brantford, Ont.;—aussi, un relevé de toutes les sommes qui ont été payées pour telle concession ou droit, et de toutes les sommes reçues subséquemment par ces tribus, ou par le gouvernement pour le compte de ces tribus en rapport avec la dite concession ou droit. Présentée le 2 février 1911.—*M. Osler.. ..Pas imprimée.*

72. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Copie de tous rapports, documents et correspondance, non encore produits, se rapportant à la grève des employés de la Cumberland Coal and Railway Company, Limited. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Rhodes.. .. ..Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de la convention en règlements de la dernière grève entre la compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et serre-freins,—ainsi que de toute la correspondance et des documents qui se rapportent à cette grève ou qui en ont été la conséquence, échangés entre les parties en cause, ou entre l'une d'elles et toutes personne ou personnes autorisées ou se déclarant autorisées à représenter l'une ou l'autre des dites parties, ou encore entre le gouvernement, ou l'un des ministres ou des sous-ministres, ou toute autre personne représentant le gouvernement, ou entre ces dites personnes, ou l'une quelconque d'entre elles, ou toute personne autorisée ou se déclarant autorisée à agir en leur nom, ou au nom de l'une quelconque d'entre elles, avant, durant, et depuis la dite grève. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Northrup.. .. ..Pas imprimée.*

72*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance, documents se rapportant à la dernière grève du Grand-Tronc entre la compagnie du Grand-Tronc et les conducteurs et employés en grève, ou entre l'une quelconque de ces personnes ou toute personne ou toutes personnes autorisées ou se prétendant autorisées à agir au nom de l'une ou l'autre des parties, ou tout ministre, ou sous-ministre, ou qui que ce soit en leur nom, et l'une ou l'autre de ces personnes, ou toute personne se déclarant autorisée à agir au nom des uns ou des autres, depuis le 29 novembre 1910, et spécialement de tous les documents, correspondance et conventions se rapportant à la réinstallation dans leur emploi de l'un quelconque des grévistes et la nomination du juge Barron. Présentée le 2 février 1911.—*M. Northrup..Pas imprimée.*

73. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat complétant, pour l'année 1910, les renseignements fournis par la réponse à un ordre de la Chambre en date du 19 janvier 1910 concernant les opérations de la Monnaie. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

74. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 novembre 1909,—Etat indiquant le montant total payé par le gouvernement, chaque année, depuis 1896, pour impressions, annonces et lithographies exécutées en dehors du bureau de l'imprimerie du gouvernement; le montant total ainsi payé, chaque année, par chaque département du gouvernement pour les dits objets; les noms et domiciles de chaque personne, maison ou corporation auxquelles des sommes ont été ainsi payées et le montant total payé, chaque année, à chacune de ces personnes, maisons ou corporations depuis 1896; la partie des dites sommes, s'il en est, qui ont été ainsi payées après annonces publiques, soumissions et contrats; à qui les contrats ont été accordés et si c'est au plus bas soumissionnaire, dans chaque cas; et aussi, quelle partie des dites sommes a été dépensée autrement qu'à la suite d'annonces publiques, de soumissions et de contrats, et à qui elle a été payée dans chaque cas. Présentée le 11 janvier 1911.—*M. Armstrong.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

74*a*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *The Montreal Herald* par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*b*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Soleil*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*c*. Réponse à ordre du Sénat du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, les sommes d'argent payées au journal *La Vigie*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays, depuis la fondation de ce journal jusqu'à ce jour. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*d*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Patrie*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*e*. Réponse à ordre du Sénat du 1er février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *La Presse*, de Montréal, par les différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*f*. Réponse à ordre du Sénat du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Le Canada*, de Montréal, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*g*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à la compagnie Martineau par les différents ministères du pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry. Pas imprimée.*

74*h*. Réponse à ordre du Sénat du 31 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Jean Drolet, de Québec, par les différents ministères de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée*

74*i*. Réponse à ordre du Sénat du 3 février 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à O. Picard et Fils, de Québec, par les différents ministères de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée*

74*j*. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. DeCourcy, de Québec, entrepreneur, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*k*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes, depuis le 31 mars dernier, ont été payées par le gouvernement au journal *Le Canada* à Montréal, ou à ses éditeurs,—(*a*) pour annonces ou impressions; (*b*) pour lithographie ou autres ouvrages; (*c*) directement ou indirectement pour des copies du journal; si actuellement, le dit journal exécute quelque ouvrage, de quelque nature que ce soit, pour le gouvernement; si des soumissions ont été demandées publiquement pour l'un quelconque des ouvrages faits par le dit journal pour le gouvernement au cours de l'année dernière. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*l*. Réponse supplémentaire à un ordre du Sénat en date du 24 janvier 1911,—Relevé indiquant pour chaque année du 1er juillet 1896 à date les montants payés à M. Courcy,

VOLUME N° 23—*Suite.*

entrepreneur, par chacun des ministères du pays. Présentée le 27 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*m*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mai 1911,—Relevé des sommes payées par l'Etat aux propriétaires ou éditeurs du *Record*, d'Essex, journal quotidien et hebdomadaire publié à Windosr, Ontario, pour impressions et annonces, au cours des exercices clos le 31 mars 1907, 1908, 1909, 1910 et 1911. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Boyce*.. .. ..*Pas imprimée.*

75. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Etat donnant, pour 1896 et 1910, respectivement, la valeur moyenne imposable de l'unité de chaque article ou produit énuméré dans les tableaux de la Loi des douanes sur lequel un droit *ad valorem* était payable, chacune des deux années ci-dessus. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Borden (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

76. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant toutes les demandes faites au gouvernement pendant la durée de l'arrangement conclu avec le Japon concernant les immigrants japonais, en vue d'admettre ces immigrants pour des fins spéciales. Aussi, copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant la liste des agents spéciaux d'immigration nommés par le gouvernement depuis le 31 mars 1909, spécifiant dans quelles parties de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, du continent européen ou autre pays ils sont stationnés, et faisant connaître leurs domiciles actuels et où ils résidaient lors de leur nomination, la date de la nomination dans chaque cas, leurs salaires et dépenses respectives, et, le montant de toutes commissions qui ont pu être payées à chacun ou à quelqu'un d'entre eux depuis leur nomination. Présentée le 12 janvier 1911.—*M. Wilson (Lennox et Addington)*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître le nombre d'immigrants arrivés en Canada depuis le 31 mars dernier jusqu'à ce jour; les contrées de leur origine; le nombre venant de chaque contrée; le nombre du sexe masculin et du sexe féminin en chaque cas; le nombre d'immigrants âgés de moins de quatorze ans; entre quatorze et vingt et un ans; entre vingt et un ans et quarante ans; et entre quarante et soixante ans en chaque cas; leur occupation avant de venir en Canada; leur religion; l'endroit vers lequel ils se dirigeaient dans ce pays; leur occupation une fois rendus à cet endroit; aussi, le nombre d'immigrants auxquels on a refusé de débarquer, et le nombre de ceux qui ont été renvoyés à leur port d'embarquement. Présentée le 6 février 1911.—*M. Wilson (Lennox et Addington). Pas imprimée.*

76*c*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 janvier 1911 demandant de produire les comptes et réclamations en détail produits au ministère de l'Intérieur ou au bureau d'immigration de Québec, par M. Jacques Déry, restaurateur, au cours de la saison de navigation de 1910. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*..*Pas imprimée.*

76*d*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 20 janvier 1911, demandant la production du rapport reçu par la division de l'immigration au sujet des plaintes portées contre M. Jacques Déry, le restaurateur occupant les hangars d'immigration à Québec; aussi la correspondance échangée et l'enquête tenue par l'agent d'immigration relativement aux prix excessifs demandés par le restaurateur et du remboursement qu'il a dû faire aux immigrants du prix obtenu pour vivres de mauvaise qualité. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*e*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 25 janvier 1911, pour la production d'une plainte, signée par un grand nombre de personnes employées au bureau de l'immigration et aux hangars d'immigration, à Québec, et adressée à l'agent du ministère à cet endroit, contre M. Jacques Déry, le restaurateur, et aussi la réponse de ce dernier. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

76*f*. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 25 janvier 1911, pour la production d'une lettre en date du 1er janvier 1910, écrite par M. Stein, de Québec, et adressée à M. W. D. Scott, le surintendant de l'immigration. Présentée le 10 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*g*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Etat donnant les comptes détaillés, pièces justificatives, déclarations, rapports et autres papiers concernant le salaire et les dépenses de W. O. Creighton, qui a visité la Grande-Bretagne en 1910 en qualité de fermier-délégué, ainsi que les paiements qui lui ont été faits. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Stanfield*.. .. ..*Pas imprimée.*

76*h*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Etat donnant les comptes détaillés, pièces justificatives, déclarations, rapports et autres papiers concernant le salaire de W. A. Hickman, agent d'immigration dans la Grande-Bretagne en 1902 et 1903, ainsi que les paiements qui lui ont été faits. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Stanfield*.. .. ..*Pas imprimée.*

77. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat faisant connaître:—1. La quantité estimative de chaque classe de matériaux requis pour la construction; 2. Les taux ou prix convenus, et le coût estimatif de chaque classe de matériaux d'après les taux de la soumission acceptée; 3. Le coût total estimatif basé sur ces quantités et taux de chacun des différents ponts dont le contrat a été adjugé au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910, et mentionnés pages 3 et 4 du sixième rapport annuel des commissaires du Transcontinental; 4. Copie du devis et du contrat, en chaque cas, le numéro du contrat et le nom de l'entrepreneur; 5. Le nombre de ponts qui restent à construire par contrat, le site et la description, et la quantité estimative des différentes classes de matériaux en chaque cas; 6. Pourquoi les contrats n'ont pas été adjugés pour la construction de ces ponts, et la date probable à laquelle ils le seront; 7. Les ponts pour lesquels des contrats ont été adjugés avant le 31 mars 1909, avec mention du site, du nom de l'entrepreneur et du numéro du contrat; le coût estimatif de chacun de ces ponts, à la date de l'adjudication du contrat, d'après les prix du contrat, les changements faits dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, et les réclamations produites à la suite de ces changements, ou pour ouvrages additionnels, s'il en est; la proportion de l'ouvrage exécuté, les paiements faits à ce jour, le chiffre des retenues, et la somme reconnue nécessaire, ou estimative, pour terminer l'entreprise en chaque cas; 8. Les ponts qui ont été complétés, avec les notes descriptives comme ci-dessus; le coût estimatif au moment de l'adjudication du contrat, la nature de l'étendue des changements dans les plans, le devis ou le contrat, s'il en est, l'augmentation ou la diminution du coût qui en a résulté, le coût total réel définitif de chacun de ces ponts. Présentée le 13 janvier 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910:—(*a*) Copie de la soumission et du contrat de Haney, Quinlan et Robertson, pour la construction d'un atelier à locomotives et d'autres ateliers, à environ 6 milles à l'est de Winnipeg, et du coût estimatif total basé sur les prix du contrat; (*b*) Copie des diverses autres soumissions reçues et un relevé du coût estimatif total basé sur chacune de ces soumissions calculé selon l'échelle des prix détaillés à la date où le contrat a été adjugé. Présentée le 13 janvier 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque section des travaux du chemin de fer National-Transcontinental entre Moncton et Winnipeg, (*a*) quelle a été la première approximation départementale de la quantité respective du roc solide, de la pierre désagrégée, de la terre, du sable, etc.; (*b*) les quantités d'excavation pour chacune des classes de matériaux ci-dessus et qui ont été payées jusqu'ici. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.* *Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

77*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant, dans le cas où les structures parachevées du Transcontinental ont différé matériellement des plans originaux dans une mesure représentant une différence de plus de $10,000 dans le coût. Le coût estimatif primitif de la structure; Le coût d'après les plans modifiés; La nature du changement; Le nom de l'ingénieur local, et de l'entrepreneur ou sous-entrepreneur; La raison (s'il en est) donnée pour la modification des plans; Copie de la correspondance échangée à ce sujet entre le personnel du bureau principal et l'ingénieur en charge. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

77*d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant, dans le contrat-modèle pour travaux de construction du Transcontinental, la clause relative aux remblais faits au moyen de traction mécanique, et les montants payés jusqu'à date pour cet objet, et à qui. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

77*e*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quels montants ont été payés jusqu'à date pour supplément de travaux à chacun des entrepreneurs de la ligne du Transcontinental, ainsi que le district où ces travaux ont eu lieu. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*f*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître tous les cas où, dans la construction des travaux du Transcontinental, un mélange de ciment plus riche que celui mentionné dans le devis a été employé (jusqu'à un montant augmentant le coût des travaux de $5,000 ou plus); aussi, le coût estimatif primitif et le coût réel dans chacun de ces cas. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*g*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Liste des membres du personnel technique qui ont été révoqués ou qui ont démissionné ou qui ont quitté le service de la Commission du Transcontinental depuis 1904, avec indication de la position précédemment occupée, de la date à laquelle le service a été quitté, et de la cause assignée dans chaque cas. Présentée le 7 février 1911.—*M. Ames.*
Pas imprimée.

77*h*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, relativement à ces cas pour lesquels une entente a été conclue l'automne dernier entre M. Killiher et M. Gordon, quant à la quantité excessive de déblai (*over break*) dans la division de l'est du Transcontinental, quelles quantités de matériaux, de quelle classe et quelles sommes ont été retranchées des décomptes progressifs ou y ont été ajoutées; là où des mesurements devaient être faits, s'ils l'ont été, et quel a été le résultat. Présentée le 17 février 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*i*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, en ce qui regarde les parties des travaux sur la ligne du chemin de fer National-Transcontinental où l'on s'est départi des devis primitifs,—(*a*) le coût estimatif des travaux d'après le plan original; (*b*) le coût réel ou estimatif d'après le plan modifié; (*c*) le nom de l'entrepreneur et celui de l'ingénieur résident, ainsi que les raisons alléguées par ce dernier à l'appui des changements apportées. Présentée le 24 février 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*j*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quel sera, au 31 décembre 1910, le total de la dépense pour la construction du chemin de fer National-Transcontinental, et pour tout ce qui se rapporte à cette voie ferrée ou qui en découle; et à quelle somme on estime ce que coûteront le parachèvement et l'équipement de cette voie entre Winnipeg et Moncton. Présentée le 27 février 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

77k. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois expirés le 31 décembre 1910. Présenté le 27 février 1911, par l'honorable G. P. Graham.. .. ..*Pas imprimé.*

77l. Réponse à ordre du Sénat du 18 janvier 1911,—Etat indiquant: A. En ce qui concerne la ligne principale du Transcontinental:

1. La longueur respective, en milles, de chacune des divisions du Transcontinental, dénommées division A, division B, etc., depuis Moncton jusqu'à Winnipeg et spécifiant dans quelle province se trouve chacune de ces divisions;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction du chemin dans chacune de ces divisions;

3. Le coût réel payé au 15 janvier pour la confection de la voie ferrée, y compris gares, voies d'évitement, ponts et autres travaux nécessaires, dans chacune de ces divisions;

4. Ce que coûtera, approximativement, dans chacune des divisions du Transcontinental ce qui reste à construire pour y parfaire le chemin.

B. En ce qui concerne les embranchements du Transcontinental:—

1. La longueur respective de chacun des dits embranchements, spécifiant la division et la province dans lesquelles se trouve chaque embranchement;

2. Le coût estimatif, au début, de la construction de chacun de ces embranchements;

3. Le coût réel, au 15 janvier courant, de la confection de tels embranchements;

4. Le coût probable des travaux à faire sur chacun de ces embranchements;

5. L'indication de la clause spéciale de la loi sous l'autorité de laquelle chaque embranchement a été construit;

6. La mention de tout autre embranchement que se proposerait de construire la Commission du chemin de fer Transcontinental ou le gouvernement, avec indication de sa longueur et de son coût probable. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

77m. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 février 1911,—Etat faisant connaître, à part les contrats numéros 1 à 21, inclusivement, quel contrat a été accordé pour la construction, sur la ligne du Transcontinental à Winnipeg ou à Saint-Boniface, de ponts, gare, dépendances, hangars à marchandises, hangars, remises à locomotives, tables tournantes, réservoirs, logements de cantonniers, ateliers ou autres bâtiments, structures ou outillage; si ces divers contrats ont été accordés après annonces et sur soumissions; quel est le coût ou le coût estimatif d'après les listes de prix ou d'après les prix d'ensemble mentionnés dans les soumissions dans chaque cas, et quel est l'entrepreneur dans chaque cas; si on a demandé en même temps des soumissions avec listes de prix et avec prix d'ensemble, et d'après quel système le contrat a été accordé, et pour quelle raison dans chaque cas; quels changements ont été faits dans aucuns des travaux depuis l'adjudication du contrat, et quelle est l'augmentation ou la diminution du coût. Présentée le 9 mars 1911.—*M. White (Renfrew)..* ..*Pas imprimée*

77n. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1911,—Copie du rapport des ingénieurs qui ont fait une enquête sur la classification excessive, surplus de déblai, ou autres prétendues allocations excessives accordées sur les estimations de progrès ou finales, dans la division est du Transcontinental, de la preuve faite ou autres données recueillies, et de toutes lettres, instructions, arrangeements, plans, dessins, photographies, mémoires et écrits expédiés, donnés ou employés concernant la dite enquête qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre; avec mention de la réponse antérieure contenant certains de ces papiers; aussi, copie du rapport antérieur fait par MM. Schreiber, Kelliher et Lumsden immédiatement avant la démission de ce dernier. Présentée le 16 mars 1911.—*M. Lennox..* .. ..*Pas imprimée.*

77o. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1911,—Etat préparé en conformité du document parlementaire N° 46*i* du 26 avril 1909 concernant la divi-

VOLUME N° 23—*Suite.*

sion est du Transcontinental, indiquant la dépense réelle faite au sujet de chaque item inscrit sur les listes de chacun des 21 contrats pour la construction de cette province, jusqu'à la date de la dernière estimation faite sur chaque contrat, et la quantité estimative des travaux à faire et de matériaux à fournir pour chacun de ces item, et le coût estimatif pour compléter le contrat dans chaque cas. Présentée le 10 avril 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*p*. Réponse à adresse du Sénat du 23 mars 1911,—Copie de l'ordre en conseil, en date du 23 juin 1910, transférant du gouvernement aux commissaires du chemin de fer Transcontinental-National, le tronçon de chemin de fer entre le pont de Québec et la cité du même nom. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Landry..Pas imprimée.*

78. Pour approbation par la Chambre des Communes en vertu de l'article 17 de la loi du Yukon, chapitre 63 des Statuts revisés du Canada, 1906, copie d'une ordonnance décrétée par Son Excellence le Gouverneur général en conseil sous le régime des dispositions de l'article du dit chapitre 63, le neuvième jour de décembre 1909, et intitulée: " Ordonnance à l'effet de rappeler une ordonnance concernant l'imposition d'une taxe sur l'ale, le porter, la bière ou lager importés dans le Territoire du Yukon ". Présentée le 13 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimée.*

79. Etat en conformité de l'article 88 de la Loi des Territoires du Nord-Ouest, chapitre 62 des Statuts revisés du Canada. Présenté le 16 janvier 1911, par l'honorable Frank Oliver.. .. ..*Pas imprimé.*

80. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre lui-même et toutes autres personnes, corporations, corps municipaux ou autres corps publics et le ministère des Chemins de fer et Canaux au sujet de la reconstruction et modification du pont de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qui traverse le fleuve Saint-Laurent à Lachine, Qué. Présentée le 16 janvier 1911.—*M Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Rapport du commissaire de la police fédérale, pour 1910. Présenté le 17 janvier 1911, par sir Allen Aylesworth.. .. ..*Pas imprimé.*

82. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la Phœnix Bridge Company au sujet du paiement par la dite compagnie de la somme de $100,000 en règlement des réclamations en rapport avec son contrat. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents arrivés aux convois sur la ligne de l'Intercolonial pendant les dix mois écoulés entre le 1er avril et le 31 décembre 1908; le nombre des personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents pendant la même période; le coût de chacun de ces accidents pour réparations, propriété détruite, indemnités aux voyageurs ainsi qu'aux expéditeurs de marchandises et de bagages. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Stanfield*.. .. ..*Pas imprimée.*

83*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 mars 1910,—Etat indiquant le nombre des accidents survenus aux convois de l'Intercolonial, entre le 1er avril 1909 et ce jour, avec mention de l'endroit où l'accident est arrivé, et les détails de chaque accident; le nombre de personnes tuées ou blessées lors de chacun de ces accidents; les dépenses causées par chacun de ces accidents, sous les chapitres suivants, respectivement: réparations; propriétés détruites; compensation aux voyageurs, et compensation aux expéditeurs de marchandises et de bagages. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Stanfield*.. .. ..*Pas imprimée.*

83*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—(*a*) Copie de toutes les données, estimations, déclarations, recommandations et rapports, se rapportant à un compte de renouvellement d'équipement de l'Intercolonial, quant à l'introduction et aux opérations de ce compte jusqu'à ce jour; (*b*) de toute la corres-

VOLUME N° 23—*Suite.*

pondance échangée avec l'Auditeur général et d'autres personnes à ce sujet; (*c*) de toute la correspondance, recherches et enquêtes de la part de l'Auditeur général ou en son nom quant à la nécessité de ce compte, à la suffisance ou non suffisance des sommes portées à ce compte, et à l'application des dites sommes; (*d*) Les renseignements analogues au sujet du maintien du compte des rails; (*e*) Les renseignements de même nature quant au maintien du compte des ponts, et quant à l'un quelconque des autres item de l'entretien, comme aussi toute recommandation touchant l'introduction des dits comptes. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Barker*.. .. ..*Pas imprimée.*

83*c*. Réponse à ordre du Sénat du 4 mai 1910, demandant la production de documents répondant aux questions suivantes:

1. Des soumissions ont-elles été demandées en 1908 et 1909, relativement à l'achat des traverses de chemin de fer, pour l'usage de l'Intercolonial, et les contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire?

2. Qui a eu ces contrats, et quel est le nom de chaque soumissionnaire, ainsi que le montant de chaque soumission?

3. Le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il, en 1908 et 1909, accordé des contrats quelconques relativement à l'achat des dites traverses et quel prix a été payé à chaque entrepreneur, et qui a eu ces contrats?

4. En 1908 et 1909, le ministère des Chemins de fer et Canaux a-t-il demandé des soumissions pour acheter des traverses faites d'épinette blanche, grise et jaune, ainsi qu'en bouleau, frêne, peuplier, etc.

5. Qui a acheté ces traverses en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a en 1908 et 1909, et le ministère se propose-t-il de continuer ce système d'achat de ces sortes de bois?

6. Qui a acheté ces traverses en épinette, bouleau, frêne, peuplier, etc., et qui a donné les ordres de recevoir ces sortes de traverses, qui les a reçues et estampées pour l'Intercolonial?

7. En 1909 le ministère a-t-il demandé des soumissions pour des traverses en cèdre, cyprès et pruche? Si oui, qui a eu ces contrats et ces contrats ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire, et quelles quantités sont actuellement fournies par chaque entrepreneur?

8. Quelle quantité de dormants a été fournie jusqu'à cette date, (*a*) par les entrepreneurs du Nouveau-Brunswick, (*b*) par les entrepreneurs de la Nouvelle-Ecosse et de la province de Québec, respectivement?

9. Le gouvernement, par ordre en conseil, a-t-il autorisé MM. Pottinger, Burpee ou M. Taylor, de Moncton, d'acheter des traverses en épinette de toutes sortes et dimensions, et de faire distribuer ces sortes de traverses dans le district de Québec, et notamment de la Rivière-du-Loup à l'Ile-Verte?

10. Quel prix le ministère a-t-il payé pour les traverses d'épinette, pruche, cèdre, bouleau et peuplier, etc.? Qui en est l'entrepreneur? Qui a reçu et inspecté les dites traverses?

11. Le ministère sait-il que ces dormants sont absolument impropres à être employés dans un chemin de fer, et que ces dormants sont actuellement distribués le long de l'Intercolonial pour être employés sur la voie principale?

12. Combien coûte le transport par char de traverses expédiées du Nouveau-Brunswick dans le district de Québec? Présentée le 3 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

Pas imprimée.

84. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant les quantités respectives des diverses espèces de poissons de consommation ordinaire débarqués par les pêcheurs canadiens de l'Atlantique, annuellement, depuis 1870, et leur valeur annuelle respective. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Jameson.*

Pas imprimée.

VOLUME N° 23—*Suite.*

85. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes lettres, correspondance, résolutions, mémoires, rapports et tous autres documents, en la possession du gouvernement, et non encore produits, en ce qui concerne la pêche à la loutre, au castor ou aux traîneaux à vapeur, et les opérations des chalutiers à vapeur *Wren* et *Coquette* dans les eaux du détroit de Northumberland, ou ailleurs, en Nouvelle-Ecosse. Présentée le 16 janvier 1911.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

86. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant les recettes des bureaux de poste d'Acton-Vale, Upton et Saint-Pie, comté de Bagot, province de Québec, depuis l'année 1903 jusqu'à 1910 inclusivement. Présentée le 17 janvier 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

86*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier,—Copie de toutes les instructions ou communications de la part du ministère des Travaux publics, ou de l'un quelconque de ses fonctionnaires, ou du ministre des Travaux publics à l'architecte en chef ou à tout autre architecte relativement à la préparation des plans ou à la construction d'un hôtel des postes à Parrsboro, N.-E., et de tous autres bureaux de poste ou édifices publics devant être utilisés en tout ou en partie par le ministère des Postes, et pour lesquels des crédits ont été votés durant la période écoulée entre le 1er janvier 1908 et le 31 décembre 1910. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Rhodes*.. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copie de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement par rapport à telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

VOLUME N° 23—*Suite.*

87a. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat en date du 22 avril 1910, demandant:—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copie de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

2. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 18 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

Pas imprimée.

87b. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, du 22 avril 1910, demandant—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de tout correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908;

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et le "People's Bank of Halifax" en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal

VOLUME N° 23—*Suite.*

en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 27 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

Pas imprimée.

87*c*. Réponse supplémentaire à adresse du Sénat, en date du 22 avril 1910, demandant:—

1. Copies de tous ordres en conseil ou de tout ordre du ministère de la Justice et du ministère des Travaux publics et de toute la correspondance échangée entre le gouvernement, les ministères de la Justice et des Travaux publics, la Banque de Montréal, la maison Carrier et Lainé, de Lévis, et toutes autres personnes, au sujet:—

(*a*) de l'acquisition par le gouvernement de la propriété de la maison Carrier et Lainé, lors de la vente de cette propriété par le shérif en 1908.

(*b*) de l'expropriation subséquente pour fins d'utilité publique de cette même propriété tombée entre les mains de la Banque de Montréal;

(*c*) de son achat définitif de la Banque de Montréal par le gouvernement;

(*d*) de la nomination d'un agent devant représenter le gouvernement à la vente par le shérif;

(*e*) de la nomination des experts devant procéder à l'expropriation des terrains en question.

2. Copies de tous les rapports produits directement ou indirectement au gouvernement ou en sa possession, par les experts ci-dessus mentionnés ou par l'arbitre auquel la Banque de Montréal et la maison Carrier et Lainé avaient soumis leurs différends, ou par les différents avocats et agents agissant au nom et dans l'intérêt du gouvernement.

3. Copies des différents contrats intervenus entre la Banque du Peuple et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, entre le gouvernement et la Banque de Montréal en 1909, entre le gouvernement et M. Ernest Caron, devenu le locataire du gouvernement pour une période de trente ans des terrains et des bâtiments, autrefois la propriété de Carrier et Lainé.

4. Copies de tous documents quelconques et de toute correspondance relatifs aux différentes transactions ci-dessus, ainsi qu'un état indiquant toutes les sommes d'argent payées par le gouvernement en rapport avec telles transactions, avec les noms des personnes à qui telles sommes ont été payées et le montant payé à chacune d'elles et pour quel objet particulier. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*

Pas imprimée.

87*d*. Réponse à ordre du Sénat du 9 mars 1911,—Copie du contrat intervenu entre la Banque de Montréal et la People's Bank, d'Halifax, en 1905, au sujet de la situation financière et des obligations de la maison Carrier et Lainé, contrat dont copie a été passée au gouvernement lors des transactions financières intervenues entre la Banque de Montréal et le gouvernement en 1909. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée*

88. Réponse à adresse du Sénat du 24 novembre 1910, demandant copie de tous ordres en conseil, mémoires ou correspondance quelconque au sujet de la démission du lieutenant-gouverneur actuel de la province de Québec et de la nomination de son remplaçant, ainsi que de la demande d'un congé d'absence et de la nomination d'un administrateur pendant l'absence du pays de Son Honneur sir Pantaléon Pelletier. Présentée le 11 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

88*a*. Réponse à adresse du Sénat, du 8 février 1911,—Copie de l'ordre en conseil prolongeant de deux mois le congé d'absence déjà obtenu par sir Pantaléon Pelletier; ainsi

VOLUME N° 23—*Suite.*

que copies de toute la correspondance échangée à ce sujet entre le gouvernement, Son Honneur le lieutenant-gouverneur de la province de Québec et l'administrateur actuel de la même province. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.*
Pas imprimée.

89. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et documents de quelque nature que ce soit, entre les liquidateurs de la Charing Cross Bank, ou A. W. Carpenter, ou de qui que ce soit agissant en leur nom, et tout membre du cabinet ou fonctionnaire de l'Etat, en ce qui concerne les affaires du chemin de fer Atlantic, Quebec and Western; le Québec Oriental, ou la New Canadian Company, Limited. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le nombre de postes de télégraphie sans fil possédés par le gouvernement; où ils sont situés; le coût de chacun, et le revenu qui en provient; aussi, faisant connaître si quelques-uns de ces postes sont loués, à qui ils le sont, le loyer annuel, et la durée du bail. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 mars 1910,—Relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes qui ont été condamnées à l'amende à cause des transgressions des règlements des pêcheries dans les eaux côtières des comtés de Pictou et de Cumberland, dans la Nouvelle-Ecosse, et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick, au cours des années 1907, 1908 et 1909;—aussi, liste complète des amendes imposées, des argents perçus, et des amendes ou parties d'amendes remises, s'il en est, en chaque cas. De plus, copie de toutes les instructions émises, des rapports, documents et correspondance se rattachant à cette matière. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Rhodes*.. .. ..*Pas imprimée.*

91*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont payé l'amende pour infraction aux règlements des pêcheries sur le littoral de l'Ile du Prince-Edouard depuis 1900 jusqu'à date, le montant des amendes imposées, les deniers perçus et les amendes ou parties d'amendes remises dans chaque cas. Aussi, copie de toutes instructions émises et de tous rapports, correspondance et documents s'y rapportant en quelque manière. Présentée le 6 mars 1911.—*M. Fraser*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de la liste donnant les noms de tous ceux à qui le ministère du Travail a adressé par la malle ou autrement des exemplaires de la *Gazette du Travail*, en 1910; aussi, liste des noms des correspondants qui envoient au ministère des articles sur les questions ouvrières pour servir à la *Gazette du Travail.* Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Currie (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toute correspondance et autres papiers et documents échangés entre le gouvernement et toutes autres personne ou personnes au cours de l'an dernier au sujet du dragage de la rivière Napanee, et de toutes instructions données par le ministre à ce sujet. Présentée le 18 janvier 1911.—*M. Wilson (Lennox et Addington)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

93*a*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Copie de toute la correspondance, les devis, les soumissions, les arrêtés du conseil et les autres documents se rapportant à un contrat ou à des contrats donnés par le ministère des Travaux publics pour le dragage dans la baie Miramichi, N.-B., depuis la fin du dernier exercice financier. Présentée le 13 février 1911.—*M. Crocket*..*Pas imprimée.*

93*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Rapport sommaire sur l'état des travaux de creusage exécutés dans la rivière des Prairies jusqu'à ce jour, faisant spécialement connaître la longueur, la profondeur et la largeur

VOLUME N° 23—*Suite.*

du chenal creusé jusqu'à date, et le montant dépensé pour ce travail. Présentée le 22 mars 1911.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie du rapport de l'ingénieur qui a fait l'exploration et préparé l'évaluation du coût des travaux à la Back River ou Rivières-des-Prairies, entre l'extrémité est de l'île de Montréal et le lac des Deux-Montagnes, dans la province de Québec, en vertu du projet de dragage et de creusement de la dite rivière; (2) relevé des détails des travaux et des dépenses encourues à ce jour, par rapport à cette entreprise; (3) coût estimatif des travaux qui restent à faire, et spécialement pour cette partie qui s'étend de Bord-à-Plouffe au lac des Deux-Montagnes. Présentée le 22 mars 1911.—*M. Monk.* *Pas imprimée.*

93*d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées au cours de la saison d'ouvrage des années de 1904 à 1910, inclusivement, à MM. Dussault et Lemieux, entrepreneurs de dragage, pour ouvrage accompli par l'*International*, drague du gouvernement louée par les dits entrepreneurs, en tant que les dites sommes peuvent être constatées. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

94. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant la date de la première nomination de tous les gardiens de phares le long du fleuve et dans le golfe Saint-Laurent entre Québec et l'océan; aussi, leurs salaires actuels, avec indication, dans chaque cas, des articles qu'ils sont tenus de fournir pour le service des phares ou signaux, et le montant de l'indemnité qui leur est accordée pour cette fourniture. Aussi, les règles ou règlements qui pourvoient à l'augmentation régulière de leur salaire. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Monk*.. ..*Pas imprimée.*

94*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant les noms des gardiens des phares sur le Saint-Laurent, entre Québec et Montréal, depuis le 12 avril 1887, et le salaire annuel qui leur a été payé, respectivement, depuis cette même date du 12 avril 1887. Présentée le 27 février 1911.—*M. Blondin.* *Pas imprimée.*

95. Réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie d'un rapport de M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de l'établissement en Canada d'une compagnie appelée Netherlands Loan Company; copie de toutes communications échangées entre le ministère du Commerce ou tout autre ministère de l'administration et M. Preston au sujet de la question traitée dans ce rapport; copie de la correspondance entre M. Preston et toute personne ou toutes personnes en Hollande au sujet des transactions qu'une compagnie dite "Dutch Loan Company" se propose de faire en Canada; et copie de toutes correspondance ou communications de quelque autre nature que ce soit entre le gouvernement ou l'un de ses ministères et toutes autres personnes à ce sujet. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses ministères au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission. Présentée le 6 février 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 22 novembre 1909,—Copie de toute correspondance, requêtes, rapports et observations écrites, en la possession du gouvernement, ou de l'un quelconque de ses ministères au sujet de la mission commerciale au Japon de W. T. R. Preston, en sa qualité de commissaire canadien du commerce, et des rapports du dit commissaire, en même temps que de tous

VOLUME N° 23—*Fin.*

autres rapports et dépêches reçus par le gouvernement touchant l'accomplissement de la dite mission. Présentée le 13 février 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

95*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre quelque ministère du gouvernement et M. W. T. R. Preston, commissaire du commerce en Hollande, au sujet de la Netherlands Loan Company, depuis la date de la dernière résolution adoptée par cette Chambre à ce sujet à cette session. Aussi, copie du document officiel émis par le gouvernement concernant la haute opinion des principales compagnies de prêt, de placement en ce qui concerne les terres agricoles de l'Ouest. Présentée le 23 février 1911.—*M. Monk.* *Pas imprimée.*

VOLUME 24.

95*d*. Copie du traité de commerce et navigation entre la Grande-Bretagne et le Japon, signé à Londres le 3 avril 1911.—Présentée le 20 avril 1911 par l'honorable W. S. Fielding.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

95*e*. Documents se rapportant au traité avec le Japon. Présentés le 17 mai 1911, par l'honorable W. S. Fielding.. .. ..*Imprimés pour les documents parlementaires.*

96. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, rapports, dossiers, correspondance, etc., concernant l'inscription ou la cancellation de la section 10 ¼ S.-O., township 38, rang 15, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 19 janvier 1911.—*M. Lake*.. .. ..*Pas imprimée.*

96*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes demandes, correspondance et autres documents se rapportant aux sections 11, 12, 14, 22, 24, 28, 30, 32, 34 et 36, township 10, rang 22, à l'ouest du 4me méridien. Présentée le 1er février 1911.—*M. Wallace*.. .. ..*Pas imprimée.*

96*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance entre le ministre de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires, et M. J. Krenzer ou son procureur, ou un monsieur Wolf, et de tous rapports des fonctionnaires du dit ministère concernant la moitié sud de la section 28, township 27, rang 18, à l'ouest du 2me méridien principal; et aussi, de toute correspondance, lettres et télégrammes entre le ministère et un nommé Thomas Greenway ou son frère au sujet des dites terres, et de toute correspondance entre le ministère et ses fonctionnaires concernant les dites terres; et aussi, de tous papiers, rapports, correspondance et documents placés dans les archives du ministère depuis le 1er avril, au sujet du différend entre le dit Krenzer et le dit Greenway. Présentée le 22 février 1911.—*M. Staples*.. .. ..*Pas imprimée.*

97. Procès-verbaux de la conférence tenue à Washington les 9, 10, 11 et 12 janvier 1911, concernant l'application de la sentence arbitrale, rendue le 7 septembre 1910, au sujet des pêcheries côtières de l'Atlantique-nord, aux règlements existants du Canada et de Terre-Neuve. Présentés le 19 janvier 1911, par sir Allen Aylesworth.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

97*a*. Copie d'un décret de l'exécutif en date du 21 janvier 1911, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, au sujet de changements dans les règlements de pêche faits en vertu de l'article 54 de la loi des Pêcheries, chapitre 45 des Statuts revisés du Canada, 1906, en conformité de la convention intervenue à la conférence tenue à Washington en janvier 1911. Aussi, copie de la dépêche de M. Boyce à lord Grey. Présentée le 25 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

97*b*. (1) Copie de la sentence arbitrale du Tribunal de La Haye touchant les pêcheries de l'Atlantique, rendue le 7 septembre 1910.

(2) Extraits des règlements spéciaux de la province de Québec, concernant les pêcheries.

VOLUME N° 24—*Suite.*

(3) Le protocole 30 contenant les dispositions des lois de Terre-Neuve et du Canada objectées par les autorités des Etats-Unis.

Sur motion de M. Brodeur, il est ordonné,—Que la règle soit suspendue et que les documents qui précèdent, par rapport à la sentence arbitrale du Tribunal de La Haye soient imprimés immédiatement et ne forment qu'une seule brochure avec les documents dont l'impression a été ordonnée à la séance de la Chambre du 25 janvier 1911. Présentée le 27 janvier 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

98. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. Présentée le 20 janvier 1911.—*M. Hodgins*.. .. ..*Pas imprimée.*

98*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie du bail passé entre le gouvernement et la Canadian Light and Power Company au sujet du canal de Beauharnois. Présentée le 20 janvier 1911.—*M. Lortie.*
Pas imprimée.

98*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat faisant connaître: (1) toutes les sommes payées par les concessionnaires du canal Beauharnois à titre de loyer ou droits à la Couronne pour les privilèges à eux cédés par le gouvernement sur le dit canal, ou payées par leurs ayants cause durant la jouissance des dits privilèges depuis la concession; (2) toutes les sommes payées ou dépensées par le gouvernement par rapport au dit canal depuis la date de la dite concession; (3) toutes les sommes maintenant dues à la Couronne par les concessionnaires ou leurs ayants cause pour l'usage du dit canal, ou à son sujet. Présentée le 7 février 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

98*c*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911.—Copie de tous mémoires, requêtes et demandes reçus par le gouvernement depuis la dernière session, en faveur de l'agrandissement du canal Welland, ainsi que de tous mémoires, requêtes et résolutions, etc., en faveur de la construction du canal de la baie Georgienne. Présentée le 10 février 1911.—*M. Hodgins*.. .. ..*Pas imprimée.*

98*d*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er février 1911,—Copies de tous baux, conventions et contrats conclus avec toute personne, personnes, compagnie ou corporation, concédant par bail ou autrement des pouvoirs hydrauliques sur ou le long du canal de la vallée de la Trent, et aussi, de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 9 mars 1911.—*M. Roche*.. .. ..*Pas imprimée.*

98*e*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance concernant l'affermage ou l'aliénation du canal de Beauharnois, de tous rapports demandés par le gouvernement et fournis, au sujet de la dite aliénation, par des experts, fonctionnaires des ministères ou autres, de tous décrets du conseil concernant la dite aliénation, et de l'acte ou des actes entre la Couronne et les concessionnaires au sujet du dit affermage ou aliénation comme aussi de tous transferts de leurs droits et privilèges par les concessionnaires primitfs. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Monk*.. .. ..*Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 12 décembre 1910,—Relevé des sommes payées par les différents ministères de l'administration, depuis le 1er janvier 1908, aux sociétés légales qui suivent, ou à l'un des membres des dites sociétés, avec mention de la nature des services professionnels rendus en chaque instance: MM. Dandurand, Hibbard et Cie, Montréal; Stewart, Cox et MvKenna, Montréal; Smith, Markay et Cie, Montréal; Hibbard, Boyer et Gosselin, Montréal. Présentée le 23 janvier 1911.—*M. Reid (Grenville)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 24—*Suite.*

100. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quel a été le coût du Sénat du Canada, chaque année depuis l'année fiscale 1896, sous les chapitres suivants; nombre des sénateurs, indemnité, frais de route, impressions, personnel et dépenses casuelles. Présentée le 2 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.* . . . . *Pas imprimée.*

101. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Etat donnant les noms des consuls des Etats-Unis, ou officiers consulaires, dans le Canada; le district sur lequel s'étend l'autorité consulaire de chacun d'eux; la liste des honoraires exigés par eux pour leurs certificats d'exportations aux Etats-Unis, et le nombre d'exportations de marchandises, certifiées par eux et expédiées sous le couvert de leurs certificats au cours de l'année 1910. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Rhodes.* *Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de toutes les entrées de douane faites à Vancouver, C.-B., pour marchandises passées franc de droit par chacune des personnes suivantes durant chacune des années de 1901 à 1910, inclusivement:—1. Robert Kelly, lui-même, ou par un agent ou un courtier en douane en son nom; 2. Kelly, Douglas et Cie, ou un agent, ou un courtier en douane en leur nom; 3. L'un des ministères, ou tous les ministères de l'administration fédérale; 4. Toute autre personne, ou maison de commerce, ou société ou courtier, à qui il a été permis de faire des entrées de cette nature à Vancouver, C.-B., durant la période précitée, en alléguant que ces marchandises étaient destinées à l'administration fédérale. Présentée le 24 janvier 1911.—*M. Barnard.* . . . . *Pas imprimée.*

102*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat faisant connaître la valeur moyenne imposable en 1896 et 1910, respectivement, (1) de chaque article ou produit énuméré dans les annexes de la loi des Douanes sur lesquels un droit *ad valorem* était exigible; (2) le taux des droits; (3) la somme sur laquelle les droits ont été payés; (4) les droits perçus chaque année, avec les totaux respectifs, dans les item (3) et (4). Présentée le 13 février 1911.—*L'honorable M. Foster.* *Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Relevé contenant les noms, l'âge respectif, la date de nomination, et le salaire des employés de session de la Chambre des Communes. Présentée le 25 janvier 1911.—*M. Sproule.* *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 février 1911,—Etat indiquant les noms et domiciles de tous les employés sessionnels dans la Chambre des Communes à dater de la session qui a suivi les élections de 1893 et pendant chaque année subséquente jusqu'à la présente session inclusivement; leurs domiciles permanents; leurs salaires; leur transfert, dans chaque cas, soit à d'autres fonctions dans le personnel sessionnel, soit à un emploi permanent dans quelque ministère; les dates de chacune de ces nominations ou transferts; sur quelle recommandation chacune de ces nominations a été faite; leur révocation (s'il en est), et le motif de la révocation. Présentée le 13 février 1911.—*L'honorable M. Foster.* . . . . *Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat donnant la date de l'ouverture et de la prorogation du Parlement, chaque année depuis 1896 jusqu'à 1910, et le nombre de jours pendant lesquels la Chambre et le Sénat ont siégé pendant chacune des dites années. Présentée le 27 janvier 1911.—*L'honorable M. Foster.* . . . . *Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, requêtes et communications se rapportant en quelque manière que ce soit à l'établissement ou au maintien de la route postale entre le bureau de poste d'Athol et South-Athol, comté de Cumberland, N.-E. Présentée le 27 janvier 1911.—*M. Rhodes.* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME N° 24—*Suite.*

106. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement du Canada, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou l'un ou l'autre de ces gouvernements ou de leurs membres relativement au contrôle demandé par les dits gouvernements provinciaux concernant les terres, les forêts, les forces hydrauliques, les mines de charbon et autres mines, aussi bien que toute autre ressource naturelle actuellement comprise dans les limites respectives des dites provinces. Présentée le 27 janvier 1911.—*M. Herron.. ..Pas imprimée.*

106*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 février 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral, ou l'un de ses membres, et les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Saskatchewan, ou l'un ou l'autre d'entre eux, ou l'un de leurs membres, au sujet de l'administration à être exercée par ces gouvernements provinciaux sur les terres, les forêts, les forces hydrauliques, le charbon et les autres minéraux, ou l'une quelconque des ressources naturelles, qui se trouvent dans les limites respectives des dites provinces, non compris les terres des écoles. Présentée le 20 février 1911.—*M. Lake.. .. ..Pas imprimée.*

107. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la Justice et le procureur général de la Nouvelle-Ecosse au sujet du changement projeté dans la constitution de la cour d'Amirauté pour cette province. Présentée le 30 janvier 1911.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

108. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Copie de la proclamation du Gouverneur en conseil établissant une date pour l'entrée en vigueur de la loi modifiant l'Acte des chemins de fer, 1903, chapitre 31 des Statuts du Canada de 1904, ainsi qu'il est édicté par l'article 2 de cette loi. Présentée le 30 janvier 1911.—*M. Lennox.. .. ..Pas imprimée.*

109. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat donnant (*a*) un précis historique des négociations relatives au commerce de réciprocité qui se sont poursuivies depuis 1900 entre le gouvernement du Canada et celui de l'Australie; (*b*) aussi, copie des télégrammes officiels sur le même sujet échangés entre les deux gouvernements, ou entre leurs représentants officiels, depuis la conférence impériale de 1907. Présentée le 31 janvier 1911.—*M. Ames.. .. ..Pas imprimée.*

109*a*. Correspondance officielle concernant la convention douanière entre les Etats-Unis et le Canada, 1911. Présentée le 1er février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Pas imprimée.

109*b*. Correspondance et états se rattachant à la convention douanière entre les Etats-Unis et le Canada, 1911. Présentés le 6 février 1911, par l'honorable W. S. Fielding.
Imprimés pour la distribution et pour les documents parlementaires.

109*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé montrant (*a*) le commerce total, (*b*) les importations et (*c*) les exportations pour chacune des années de 1846 à 1876, ces deux années comprises, entre les possessions de l'Amérique Britannique du Nord (à l'exception de Terre-Neuve) et (*a*) le Royaume-Uni, (*b*) les Etats-Unis d'Amérique et (*c*) les autres pays respectivement. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Borden.. .. ..Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère des Finances ou l'un de ses fonctionnaires ou l'un des membres du cabinet et toute personne ou corporation au sujet de l'incorporation de la Farmer's Bank, ou relativement à toute circonstance se rattachant à l'octroi de sa charte. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster.*
Pas imprimée

110*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou l'un de ses membres, ou l'un

VOLUME N° 24—*Suite.*

quelconque des fonctionnaires du ministère des Finances et toute personne ou association au sujet de la conduite et des affaires de la Farmers' Bank depuis la date de son organisation. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster..Pas imprimée.*

110*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie du rapport entier et des décisions du curateur de la Farmers' Bank, jusqu'au moment où il a été nommé, par les actionnaires, liquidateur de cette banque, et que le ministre des Finances a droit d'exiger en vertu de l'article 122 de la loi des Banques. Présentée le 1er février 1911.—*L'honorable M. Foster*

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

110*c* Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de toutes demandes, pétitions, lettres, télégrammes et autres documents ou correspondance, ainsi que de tous décrets du conseil et certificats concernant ou se rapportant à l'établissement de la Farmers' Bank of Canada et ses opérations. Présentée le 1er février 1911.—*M. Taylor (Leeds).*

Imprimée pour la distribution et pour les documents parlementaires.

111. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat donnant le coût total jusqu'à date des quais à North-Bay, Burks-Falls et Maganawan, Ont., le nom, la date de la nomination et le salaire du gardien du quai dans chaque cas; la liste des honoraires exigés du public ou autre pour usage du quai dans chaque cas; et aussi, un état détaillé des recettes provenant de chaque quai en 1907, 1908 et 1909, avec les noms des personnes qui ont payé ces honoraires, et la raison de ces paiements. Présentée le 2 février 1911.—*M. Arthurs.. .. ..Pas imprimée.*

112. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute la correspondance échangée depuis le 1er janvier 1909 avec le ministère de la Justice ou les fonctionnaires de ce ministère demandant ou appuyant une demande d'augmentation de paie pour les employés du pénitencier de New-Westminster; aussi, de tous les rapports ou recommandations à ce sujet de la part de l'un quelconque des fonctionnaires du ministère; aussi, de tous les rapports faits, durant la période indiquée, par le grand jury à New-Westminster au sujet des conditions existant au dit pénitencier. Présentée le 3 février 1911.—*M. Taylor (New-Westminster).*

Pas imprimée

113. Compte rendu de la conférence entre la délégation des cultivateurs et le premier ministre et les membres du gouvernement tenue dans la Chambre des Communes le 16 décembre 1910, ainsi que la correspondance qui a précédé cette conférence. Présenté le 6 février, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

113*a*. Compte rendu des délibérations entre la députation des producteurs de fruits et de légumes et le premier ministre et les membres du cabinet, tenues à la Chambre des Communes le 10 février courant. Présenté le 21 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier..*Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.*

113*b*. Mémoire présenté par les propriétaires d'établissements de salaisons d'Ontario et de Québec, lors d'une entrevue avec les membres du cabinet, lundi, le 13 février 1911. Présenté le 21 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.

Imprimé pour la distribution et pour les documents parlementaires.

114. Réponse à adresse du Sénat du 12 janvier 1911,—Copie de l'ordre en conseil nommant Son Honneur le juge Jetté, administrateur de la province de Québec, pendant l'absence de sir Pantaléon Pelletier, ainsi que copie de toute instruction quelconque en rapport avec telle nomination. Présentée le 19 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*

Pas imprimée.

115. Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Demandant la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement de l'édition anglaise et de l'édition

VOLUME N° 24—*Suite.*

française des débats du Sénat et de la Chambre des Communes depuis l'année 1900 jusqu'à date. Présentée le 25 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

115*a*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis l'année 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement :—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

115*b*. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant année par année depuis 1900 jusqu'à ce jour, la date de la publication et de la distribution aux membres du parlement :—

1. De l'édition anglaise des Journaux du Sénat;
2. De l'édition française des mêmes;
3. De l'édition anglaise des Journaux de la Chambre des Communes;
4. De l'édition française des mêmes. Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

116. Réponse à adresse du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant le nombre des demandes de divorce et des divorces accordés par le parlement du Canada de 1894 à 1910. Présentée le 24 janvier 1911.—*L'honorable M. McSweeney.. .. ..Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse du Sénat du 22 avril 1910,—Etat indiquant les dépenses encourues et la date de chacun des paiements faits par le gouvernement pour l'installation électrique dans chacune des pièces du bureau de l'immigration à Québec pendant les années 1908 et 1909. Présentée le 31 janvier 1911.—*L'honorable M. Landry.*
Pas imprimée.

118. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle somme d'argent a été payée entre mai 1896 et le 31 mars 1909, par le gouvernement à M. F. H. Chrysler, C.R., pour services professionnels, et quelle somme au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1910; quelle somme depuis le 31 mars 1910; si le gouverneemnt doit quelque chose actuellement à M. Chrysler, et combien il lui doit; si M. Chrysler est employé actuellement par le gouvernement, en sa qualité professionnelle, de quelles causes ou transactions il est chargé. Présentée le 6 février 1911.—*M. Blair.. .. ..Pas imprimée.*

119. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Relevé faisant connaître :—

1. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada au cours des années expirées le 31 d'août 1908, 1909, 1910.

2. Quelle quantité de blé a été exportée du Canada par des ports des Etats-Unis en 1908, 1909, 1910; quels sont ces ports et quelle est la quantité exportée de chaque port.

3. Combien d'élévateurs à grain se trouvent aux points terminaux de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le nom de chacun.

4. Quelle quantité de grain a été expédiée de chacun des élévateurs à Port-Arthur et à Fort-William en 1908, 1909, 1910, et quel est le nom de chaque élévateur.

5. Quelle quantité de blé exportée du Canada en 1908, 1909, 1910, n'a pas été expédiée par les élévateurs à Port-Arthur et Fort-William.

6. Combien d'hommes sont employés par le gouvernement aux élévateurs de Port-Arthur et de Fort-William, et quel est le chiffre total des gages payés à ces hommes par année. Présentée le 7 février 1911.—*M. Schaffner.*
Imprimée pour les documents parlementaires

VOLUME N° 24—*Suite.*

120. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-sud ont été nommées par le gouvernement, avec mention des noms, des postes confiés et des appointements. Présentée le 9 février 1911.—*M. Blain*.. .. ..*Pas imprimée.*

120*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 25 janvier 1911,—Etat donnant les noms et prénoms des employés permanents ou temporaires nommés à Québec depuis le 1er janvier 1905, dans le ministère des Postes, dans celui des Douanes, du Revenu de l'Intérieur et des Travaux publics; l'âge et le lieu de résidence de ces employés au moment de leur nomination; les dates et la nature des permutations, promotions ou augmentations de salaires accordées à ces employés depuis leur nomination. Présentée le 15 février 1911.—*M. Lachance*.. .. ..*Pas imprimée.*

120*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant, depuis 1904, combien de personnes venant du comté de Grey-sud ont été nommées par le gouvernement, avec mention des noms, des postes confiés et des appointements. Présentée le 2 février 1911.—*M. Blain*.. .. ..*Pas imprimée.*

120*c* Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat indiquant combien de nominations de personnes du comté de Wentworth ont été faites depuis 1904, les noms de ces personnes, leur emploi et le salaire ou rémunération de chacune d'elles. Présentée le 27 février 1911.—*M. Blain*.. .. ..*Pas imprimée.*

121. Réponse à adresse du Sénat du 24 novembre 1910.—Copie de tous ordres en conseil, de toutes décisions rendues par le conseil militaire ou par quelqu'un de ses membres et de toute correspondance quelconque au sujet de la garde et de l'escorte d'honneur demandées en août et septembre derniers à l'occasion de la visite à Québec et à Montréal de Son Eminence le cardinal Vannutelli. Présentée le 10 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

122. Réponse à adresse du Sénat du 1er février 1911,—Copie des requêtes présentées par la chambre de commerce de Québec ou des résolutions adoptées par elle dans le cours de novembre et de décembre derniers et transmises au très honorable premier ministre de ce pays ainsi que de la correspondance échangée au sujet de ces résolutions. Présentée le 7 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Copie de toutes lettres, arrangements, télégrammes ou mémoires au sujet de demandes pour pouvoirs hydrauliques sur la rivière du Coude, à l'ouest de Calgary. Présentée le 13 février 1911.—*M. McCarthy*.. .. ..*Pas imprimée*

123*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un de ses membres, et le conseil municipal de Calgary, ou l'un de ses membres, au sujet du contrôle restrictif du débit de l'eau de la rivière du Coude au-dessus de la prise établie par la dite ville relativement à son aqueduc. Présentée le 16 février 1911.—*M. McCarthy*..*Pas imprimée.*

124. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat indiquant quelles sommes ont été payées par les différents ministères à la Sherwin Williams Company, pour peinture et autres marchandises au cours des années 1906, 1907, 1908, 1909 et 1910. Présentée le 14 février 1911.—*M. Bryce*.. .. ..*Pas imprimée.*

125. Réponse à ordre du Sénat du 18 janvier 1911,—Etat répondant aux questions suivantes:—

1. En 1884, un statut fédéral (47 Vic., ch. 78) a-t-il consacré l'existence légale de la Compagnie du pont de Québec?

2. En 1901, un autre statut fédéral (1 Ed. VII, ch. 81), n'a-t-il pas également donné le jour à une compagnie connue sous le nom de "Compagnie de terminus et de chemin de fer de Québec".

3. En 1903, après avoir été pendant deux ans complètement distinctes l'une de l'autre, les deux compagnies précitées ne se fusionnèrent-elles pas l'une dans l'autre

VOLUME N° 24—*Suite.*

pour constituer une compagnie nouvelle à laquelle un statut fédéral (3 Ed. VII, ch. 177) donna le nom de " Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec ".

4. N'est-ce pas pendant cette même année de 1903 que furent signées entre le gouvernement et la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, ces conventions qui donnèrent au gouvernement le pouvoir de se substituer à la Compagnie du pont et de parfaire à un moment donné la colossale entreprise de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, près de Québec?

5. Cette substitution du gouvernement à une compagnie privée ne fut-elle pas consacrée par une législation fédérale en 1908 lors de l'adoption par le parlement du chapitre 59 de la 7-8 Edouard VII?

6. En vertu de cette dernière législation, le Gouverneur en conseil a-t-il adopté un arrêté stipulant qu'il s'emparait de la totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la dite compagnie du pont et du chemin de fer de Québec?

7. Quand cet arrêté en conseil a-t-il été adopté?

8. De quoi se compose la totalité de l'entreprise, l'actif, les biens et les concessions de la dite compagnie dont parle la loi?

9. Est-ce qu'une partie quelconque de cette totalité de l'entreprise, de l'actif, des biens et des concessions de la compagnie a été transportée à la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ou à la Commission du Transcontinental-National?

10. Quelle est la partie ainsi transportée?

11. Comprend-elle le pont ou quelques-unes des lignes des chemins de fer partant du pont et aboutissant à la cité de Québec ou à quelque endroit du parcours du chemin de fer Pacifique-Canadien au nord et du chemin du Grand-Tronc au sud du fleuve?

12. La construction du pont et des lignes de chemin de fer partant du pont, du nord et au sud du fleuve Saint-Laurent, n'est-elle pas plutôt du ressort exclusif du gouvernement qui en a gardé l'entier contrôle? Présentée le 14 février 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

125*a*. Réponse à adresse du Sénat du 22 février 1911.—Copie de l'ordre en conseil en date du 17 août 1908, autorisant le transfert au gouvernement du pont de Québec et de tous les biens, franchises et privilèges alors la propriété de la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec. Présentée le 8 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. ..*Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Copie de tous papiers, rapports, évaluations, plans, documents, contrats, annonces, soumissions, offres et lettres concernant la vente et la disposition de la propriété appelée Ferme Baby, achetée par le gouvernement pour y ériger des casernes à Toronto, et récemment vendue par le gouvernement,—et plus particulièrement copie de toute correspondance, évaluations ou opinions quant à la valeur de la dite propriété et à la manière d'en disposer. Aussi, copie des annonces publiées, y compris le nombre des insertions et les noms des journaux qui les ont publiées, en la possession du ministère de la Milice ou de tout autre ministère du gouvernement. Présentée le 10 février 1911.—*M. Macdonell.* *Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre du Sénat du 17 janvier 1911,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes:—

1. Les noms de tous les départements de ministères tenus par la loi de déposer devant le parlement des rapports de leurs opérations annuelles;

2. La date fixée par la loi pour le dépôt de tels rapports;

3. La date du dépôt de tels rapports pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1910, mentionnant si c'est l'édition anglaise ou l'édition française qui a été ainsi déposée;

4. La date de la publication et de la distribution de l'édition française de tels rapports;

VOLUME N° 24—*Suite.*

5. Les titres des rapports qui, au 15 janvier 1911, neuf mois et demi après l'exercice financier se terminant le 31 mars 1910, n'ont pas encore été publiés en français;

6. Les titres des rapports qui au 15 janvier 1911, vingt et un mois et demi après l'exercice financier se terminant le 31 mars 1909, n'ont pas encore été publiés en français. Présentée le 16 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 26 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, les dates des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles d l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 17 février 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

128*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat donnânt, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, la date des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés, et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les montants payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 17 mars 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

128*b*. Réponse supplémentaire à ordre du 23 janvier 1911,—Etat donnant, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, la Compagnie du chemin de fer de Québec et Oriental et la New Canadian Company, la date de la charte, et copie de la charte et de ses divers amendements subséquents, de toutes pétitions, correspondance, demandes et autres papiers ou données concernant l'octroi de subventions; aussi, tous contrats pour construction, les subventions accordées, les divers paiements à compte de ces subventions, la date des paiements et les noms des personnes en faveur desquelles des chèques ont été émis; copie des rapports et certificats d'ingénieurs en vertu desquels les paiements ont été autorisés dans chaque cas; le nombre de milles complétés, le nombre de milles actuellement exploités, le nombre de milles à terminer, le coût total jusqu'à date et le coût estimatif des travaux lorsque complétés,

VOLUME N° 24—*Suite.*

et la condition actuelle du chemin. Aussi, les noms des actionnaires, directeurs et officiers de chacune des dites compagnies, le capital souscrit et versé par chaque souscripteur, les mandats payés chaque année aux directeurs et aux officiers à titre d'honoraires ou de salaires, et le montant payé pour promouvoir les intérêts de chacune des dites compagnies, et toutes autres dépenses en détail. Aussi, les recettes et dépenses annuelles de l'exploitation de ces lignes, s'il en est. Présentée le 28 mars 1911:—*L'honorable M. Foster*.. .. ..*Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 19 janvier 1910.—Etat indiquant en ce qui concerne la construction de salles d'exercices, ou de salles d'armes et la location de sites pour camps d'instruction, en combien de cas, et lesquels, des municipalités, des régiments ou des particuliers ont contribué à leur coût, depuis 1904, soit par voie de concession, de sites ou d'argent, et jusqu'à quel montant. Présentée le 20 février 1911.—*M. Worthington*.. .. ..*Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance avec le ministère de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires au sujet des scrips pour métis, numéros A 8931 et A 9970, émis en faveur de Joseph William Malbœuf, et de tous documents se rapportant en quelque manière aux dits scrips. Présentée le 20 février 1911.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

130*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Copie de toute correspondance, rapports, lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le très révérend George Holmes, D.D., du Petit-lac-de-l'Esclave, ou en son nom, et le ministre de l'Intérieur, ou quelque fonctionnaire ou employé temporaire du gouvernement, au sujet de l'émission ou de demande de scrip en faveur de métis. Présentée le 22 février 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre du Sénat du 9 février 1911.—Etat indiquant l'importation des Etats-Unis, par le Canada, durant l'année 1910, des produits suivants:—

1. Bœuf et bétail sur pied. 2. Moutons. 3. Volailles. 4. Jambons. 5. Porcs. 6. Bacon. 7. Farine. 8. Blé. 9. Orge.

Ainsi que la valeur de ces deux articles.

Indiquant aussi l'importation correspondante de ces produits, du Canada aux Etats-Unis, avec leur valeur comparée. Présentée le 22 février 1911.—*L'honorable M. Macdonald (C.-B.)*.. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires.*

131*a*. Réponse à ordre du Sénat du 10 février 1910,—Etat indiquant dans autant de colonnes distinctes pour chacune des cinq dernières années écoulées, avec en outre une colonne additionnelle contenant la moyenne d'icelles:—

I. La quantité et la valeur de chacun des produits suivants:—

1. Animaux vivants. 2. Porcs et bacon. 3. Pommes de terre. 4. Œufs. 5. Beurre. 6. Fromage. 7. Sucre d'érable. 8. Fruits. 9. Produits maraîchers. 10. Foin. 11. Blé. 12. Farine. 13. Avoine. 14. Autres produits naturels 15. Instruments aratoires.

De provenance canadienne, exportés:— (*a*) Aux Etats-Unis. (*b*) Sur le marché anglais. (*c*) Aux autres pays.

II. La quantité et la valeur des mêmes articles ci-dessus énumérés, avec en outre le montant des droits perçus sur chacun d'eux, importés dans le pays pour la consommation et venant:—(*a*) Des Etats-Unis. (*b*) Des Iles Britanniques. (*c*) Des autres pays. Présentée le 14 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le ministère de l'Intérieur ou quelqu'un de ses fonctionnaires et toutes autres personnes concernant le bois situé sur le homestead de Fanny Louise Irwin, dans le district de Chilliwack, C.-B., et de toutes instructions données à des avocats d'émettre un bref en cour d'échiquier pour l'annulation des droits de coupe non réservés dans la concession de ce homestead par la Couronne. Présentée le 20 février 1911.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 24—*Suite.*

133. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Relevé faisant connaître la superficie totale (en acres) des terres des écoles vendues dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan au cours de chacune des années 1906, 1907 et 1908, avec le prix moyen des ventes; aussi, un relevé des ventes de ces terres dans chacune de ces provinces depuis le 1er janvier 1909 à ce jour, avec mention de l'endroit et de la date des dites ventes; la description de la terre vendue, la mise à prix, et le prix réalisé; la superficie du terrain, dans chaque township, où se trouvent ces terres des écoles, qui était en culture au moment où il a été décidé de vendre les terres des écoles qui s'y trouvaient. Présentée le 20 février 1911.—*M. McCarthy.. ..Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 décembre 1909,—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, documents, pétitions, rapports et correspondance au sujet de la nomination par le gouvernement d'un peseur à Montréal. Présentée le 20 février 1911.—*M. Armstrong.. .. ..Pas imprimée.*

135. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 28 février 1910,—Relevé donnant le nombre de personnes à l'emploi de chaque ministère de l'administration publique, au cours de l'année 1909, aux chapitres suivants:—(*a*) Fonctionnaires civils à Ottawa; (*b*) fonctionnaires civils en dehors d'Ottawa; (*c*) en emploi défini et régulier, mais non compris dans la loi du Service Civil, en les classifiant par groupes distincts quant au service; (*d*) ceux qui ont été employés temporairement ou d'une manière intermittente, avec mention de l'ouvrage distinct de chaque groupe. Aussi, la somme totale payée pour chacune des classes susdites. Présentée le 20 février 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Pas imprimée.*

136. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chaque année de la période durant laquelle le steamer *Minto* a été employé au service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M. Stanfield.. .. ..Pas imprimée.*

136*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Earl Grey* a fait le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quel a été la quantité totale de charbon livré à bord du navire à Pictou, et quel en a été le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M. Stanfield.. .. ..Pas imprimée.*

136*b*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître, pour chacune des années pendant lesquelles le steamer *Stanley* a été employé pour le service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse:—(*a*) quelle a été la quantité totale de charbon livré au steamer à Pictou, et le coût; (*b*) quel a été le coût total du chargement du charbon à bord; (*c*) quelle a été la quantité du fret chargé et déchargé à Pictou; (*d*) quel a été le coût total du maniement de ce fret. Présentée le 21 février 1911.—*M .Stanfield.. .. ..Pas imprimée.*

137. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie de la dernière annonce demandant des soumissions, et des devis et du contrat ou contrat projeté pour la construction du pont de Québec. Présentée le 21 février 1911.—*M. Lennox. Pas imprimée.*

137*a*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—

1. Copie du contrat entre la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec et M. P. Davis, en date du 27 juillet 1903, pourvoyant à la construction des lignes ferrées reliant le pont de Québec à la cité de Québec et à certains autres chemins de fer, de la

VOLUME N° 24—*Suite.*

soumission sur laquelle est basé le contrat, et du coût estimatif, à l'époque du contrat, basé sur les séries de quantités et de prix;

2. Copie de l'arrangement transférant cette entreprise au gouvernement, de toute correspondance et documents s'y rapportant, et de l'arrêté du conseil du 16 février 1909, transférant l'entreprise aux commissaires du Transcontinental.

3. Et l'indication du nombre de milles des lignes de chemin de fer comprises dans ce contrat.

4. Etat indiquant les sommes payées à compte par la Compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et les raisons de ces paiements.

5. Les sommes dues ou réclamées par l'entrepreneur pour travaux exécutés ou matériaux fournis jusqu'à l'époque de la prise de possession de l'entreprise par le gouvernement et la date de la prise de possession; le montant payé par le gouvernement ou promis par lui à la compagnie ou à ses membres; le montant estimatif nécessaire à l'époque pour terminer les travaux; le montant payé depuis lors par le gouvernement ou les commissaires, et le montant estimatif restant encore à payer.

6. Avec indication des raisons pour lesquelles l'entreprise a été retirée des mains de la susdite compagnie et transférée aux commissaires;

7. Aussi, toutes autres sommes payées, allouées ou dont on s'est porté garant, pour le compte de cette compagnie ou de ses membres, et le compte pour lequel le paiement a été fait ou l'obligation entreprise. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Lennox..Pas imprimée*

137*b*. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1911,—Copie du décret du conseil nommant des ingénieurs chargés de préparer et choisir les plans et devis, et de surveiller la construction du pont de Québec; de toutes les instructions, correspondance, notes écrites et documents en rapport avec ces nominations, y compris celles des deux ingénieurs additionnels; avec, en sus, copie de tous les décrets du conseil subséquents, et de toutes instructions, correspondance, etc., se rapportant au refus de la part de l'un quelconque des ingénieurs de se charger de la mission offerte, ou de continuer à remplir ses fonctions, comme aussi à la démission de l'un ou l'autre d'entre eux, et de la substitution d'autres ingénieurs. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Lennox. Pas imprimée.*

137*c*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de toute correspondance échangée entre le ministère du Travail et diverses organisations ouvrières ou leurs officiers au sujet du pont de Québec. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Ames.. .. ..Pas imprimée.*

137*d*. Réponse à ordre du Sénat du 24 novembre 1910,—Production de la correspondance échangée entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses employés et les ingénieurs nommés pour préparer les plans du nouveau pont destiné à remplacer celui qui s'est effondré devant Québec en l'année 1907. Présentée le 20 avril 1910.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

138. Rapport de la Commission d'embellissement d'Ottawa, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1910. Présenté le 21 février 1911, par l'honorable W. S. Fielding. *Pas imprimée.*

139. Quatrième rapport conjoint des commissaires chargés de la démarcation du méridien du 141me degré de longitude ouest (frontière de l'Alaska), nommés en vertu du premier article de la convention entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, signée à Washington le 21 avril 1906. Présenté le 21 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

140. Réponse à adresse du Sénat du 20 janvier 1911,—Copie de tous les ordres en conseil et ordonnances et de toute la correspondance échangée entre les parties intéressées au sujet:—

1. Du loyer, avant 1896, à M. Georges Tanguay d'une propriété appartenant au gouvernement militaire et située sur la rue des Remparts à Québec;

VOLUME N° 24—*Suite.*

2. Des demandes faites par d'autres personnes à cette époque, pour l'achat ou le loyer de la propriété en question;

3. De la vente consentie par le présent gouvernement, vers 1897, de la même propriété au même Georges Tanguay. Présentée le 21 février 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

141. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat indiquant de quelle manière le gouvernement a disposé, l'an dernier, des terres publiques, des concessions forestières, des gisements de minéraux, des pouvoirs hydrauliques, et des droits de pêche. Présentée le 22 février 1911.—*M. Sharpe (Lisgar).. ..Pas imprimée.*

141*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 décembre 1910,—Etat indiquant de quelle manière le gouvernement a disposé, l'an dernier, des terres publiques, des concessions forestières, des gisements de minéraux, des pouvoirs hydrauliques, et des droits de pêche. Présentée le 19 mai 1911.—*M. Sharpe (Lisgar).* *Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 11 janvier 1911,—Etat faisant connaître quelles concessions ont été faites au Canada par des possessions britanniques dont les produits peuvent être importés en ce pays aux termes du tarif préférentiel. Présentée le 23 février 1911.—*M. Ames.. .. ..Pas imprimée.*

143. Décret du conseil, correspondance, etc., relativement à une résolution de l'assemblée législative de la province de la Saskatchewan, à l'effet qu'il est désirable que le parlement du Canada crée, à même le domaine public renfermé dans les limites de la province, une subvention adéquate en terres pour l'université de Saskatchewan. Présentés le 23 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimés.*

144. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Etat indiquant: (1) tous les octrois, baux, licences et concessions, actuellement en vigueur, donnés à des particuliers ou à des corporations pour des pouvoirs ou privilèges hydrauliques dans la rivière Winnipeg; (2) les noms et descriptions des sites de ces pouvoirs hydrauliques; (3) les termes et conditions d'occupation; (4) les dates auxquelles ces pouvoirs et privilèges ont été accordés respectivement; (5) ce que l'on entend par déchéance; (6) quels octrois, baux ou licences sont tombés en déchéance; (7) les règles et règlements généraux, s'il en est, qui gouvernent la concession et la jouissance des pouvoirs hydrauliques dans cette rivière; (8) la somme de développement effectuée par les concessionnaires ou les locataires respectivement; (9) quelle suprématie est réclamée par le gouvernement fédéral sur les eaux de la rivière, son lit et ses rives. Présentée le 24 février 1911.—*M. Haggart (Winnipeg).. .. ..Pas imprimée.*

145. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 décembre 1910,—Etat indiquant (*a*) le nombre total d'accidents survenus sur les voies-ferrées du Canada depuis le 1er avril 1909 jusqu'à date; (*b*) le nombre d'accidents qui se sont terminés fatalement; (*c*) le nombre d'accidents sur chaque voie ferrée; (*d*) leurs causes; (*e*) le nombre d'accidents terminés fatalement ou autrement sur les travaux de construction du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique, ainsi que leurs causes. Présentée le 24 février 1911.—*M. Smith (Nanaïmo).. .. ..Pas imprimée.*

146. Réponse à ordre du Sénat du 24 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. J. B. Laliberté, de Québec, marchand, par chacun des différends ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

147. Réponse à ordre du Sénat, du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées au journal *Daily Telegraph*, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.—Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

VOLUME N° 24—*Suite.*

148. Réponse à ordre du Sénat, du 26 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Louis Letourneau, de Québec, ou à la Quebec Preserving Company, par chacun des différends ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.* *Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre du Sénat, du 25 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896, jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à MM. Samson et Filion, de Québec, marchands, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre du Sénat, du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. C. E. Taschereau, de Québec, notaire, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays. Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. ..Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre du Sénat, du 27 janvier 1911,—Etat indiquant, année par année, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'à ce jour, les sommes d'argent payées à M. Georges Tanguay, de Québec, par chacun des différents ministères du gouvernement de ce pays.—Présentée le 24 février 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie des rapports des curateurs dans le cas de toutes les banques pour lesquelles des curateurs ont été nommés. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster—Pas imprimée.*

152*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Copie des rapports des curateurs dans le cas de toutes les banques pour lesquelles des curateurs ont été nommés. Présentée le 2 mai 1911.—*L'honorable M. Foster.* *Pas imprimée.*

153. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie des règlements et règles de l'Association des Banquiers Canadiens, tels qu'approuvés par le conseil du Trésor, et qui sont en vigueur maintenant. Présentée le 27 février 1911.—*L'honorable M. Foster.. .. ..Imprimée pour les documents parlementaires.*

154. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été la somme totale dépensée, relativement à l'édifice Seybold, pour changements et réparations ou pour l'installation d'ascenseurs, appareil de chauffage et autre installations, par le gouvernement, au cours de la durée du présent bail, comme aussi au cours du bail antérieur alors que l'édifice a été occupé pour les fins du recensement. Les détails des dépenses et les noms des personnes à qui les diverses sommes ont été payées). Présentée le 6 mars 1911.—*M. Goodeve.* *Pas imprimée.*

155. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de toutes demandes, faites durant le dernier semestre par des employés des houillères North Atlantic pour un bureau de conciliation, et de toutes lettres, télégrammes, documents, relevés et autres papiers et documents à ce sujet ou s'y rapportant en quelque manière, y compris toute correspondance reçue par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministères des susdites houillères North Atlantic ou de personnes y employées, sur le même sujet. Présentée le 27 février 1911.—*M. Maddin.. .. ..Pas imprimée.*

156. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 février 1911,—Relevé faisant connaître quelles sommes d'argent ont été payées pour provisions, fournitures, réparations, travaux ou autres services durant l'exercice clos le 31 mars 1910, aux maisons suivantes à Kingston: Elliott, Brothers; McKelvey & Birch; C. Livingstone & Bros.; R. Crawford; James Redden & Co.; R. Carson; et James Crawford. Présentée le 27 février 1911.—*M. Edwards.. .. ..Pas imprimée.*

157. Décrets du conseil, correspondance, etc., au sujet de toute proposition ou projet de loi concernant la construction de barrages, ou autres ouvrages analogues en travers du fleuve Saint-Laurent, ou en une partie quelconque de ce fleuve, à ou près le Long-Sault,

VOLUME N° 24—*Suite.*

ou dans les environs de cet endroit. Présentés le 27 février 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Imprimés pour les documents parlementaires.*

157*a*. Réponse partielle à adresse de la Chambre des Communes, en date du 8 février 1911,—Copie de toute correspondance, mémoires, notes, rapports, mémoranda, plans, décrets du conseil, traités, conventions, ententes, documents de toutes sortes, concernant toute proposition ou bill à l'effet d'ériger des barrages ou autres travaux analogues à travers le Saint-Laurent, ou dans une partie du dit fleuve, à ou près le Long-Sault, ou dans les environs, y compris toutes les lois de l'état de New-York et des Etats-Unis d'Amérique, se rapportant à ce sujet, et tous les projets de loi actuellement devant le Congrès des Etats-Unis au sujet de cette même question, et toute procédure ou décision relative à ces lois et projets de loi. Présentée le 9 mars 1911.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

158. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Etat indiquant quels sont les noms des personnes qui ont reçu des primes de pêche, et quel montant a été reçu par chacune à chacun des ports suivants: Bauline, Petite-Lorraine, Main-à-Dieu et Scatarie, tous dans le comté de Cap-Breton, N.-E. Présentée le 28 février 1911. —*M. Maddin*.. .. ..*Pas imprimée.*

158*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 avril 1911,—Liste des noms de toutes les personnes, dans le Nouveau-Brunswick, qui ont reçu des primes de pêche pendant l'année expirée le 31 mars 1911, et le montant reçu par chacune d'elles. Présentée le 2 mai 1911.—*M. Daniel*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 janvier 1911,—Copie de tous les rapports, correspondance et documents, non déjà produits, y compris le rapport du relevé fait en 1909 dans le havre de Cap John et la baie de Tatamagouche, dans les comtés de Pictou et de Colchester, N.-E., relativement à la route des steamers d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et à la recommandation de modifier la dite route et d'augmenter le nombre des voyages quotidiens de ces steamers d'hiver; aussi, copie de tous documents analogues, non déjà produits, relativement à la route des steamers d'été de la malle entre Charlottetown et la terre ferme, et à la proposition de modifier cette route et d'augmenter le nombre de voyages quotidiens, ainsi qu'à la recommandation de raccorder cette route avec un point sur l'Intercolonial; aussi, copie de tous documents analogues, s'il en est, se rapportant à la recommandation d'une route entre le cap Traverse, Ile-du-Prince-Edouard, et le cap Tourmente, sur la terre ferme, comme propre au service des steamers d'hiver et d'été; aussi, copie de tous les rapports, documents et correspondance touchant les améliorations à apporter à la navigation dans le havre de Charlottetown et à son entrée, ainsi que dans la baie et le havre de Tatamagouche. Présentée le 6 mars 1911.—*M. Warburton*.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de toute correspondance, recommandations, décrets du conseil ou autres documents concernant le cas de R. E. Curran, courrier sur chemin de fer, qui a été mortellement blessé dans un accident à Owen-Sound le 29 mai 1908, et au sujet duquel une demande a été faite pour une indemnité ou une gratuité à ses héritiers ou à sa famille. Présentée le 7 mars 1911.—*M. Macdonell*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous décrets du conseil, rapports, correspondance, documents et papiers, concernant la destitution du sous-percepteur de douane à Mahone-Bay, N.-E. Présentée le 13 mars 1911.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Etat faisant connaître (1) La nature de la subvention accordée à la Vancouver Dry Dock Company; et (2) Si la subvention est sous forme de paiement d'intérêt ou sous forme de garantie. Présentée le 13 mars 1911.—*M. Barnard*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME N° 24—*Suite.*

163. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1911,—Copie de tous papiers, rapports d'évaluateurs, lettres et correspondances concernant l'évaluation et la déclaration en douane le 20 octobre 1909, du navire *Wanda* qui est la propriété du nommé William R. Travers, de Toronto. Présentée le 14 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

164. Etat des affaires de la British Canadian Loan & Investment Company (Limited) au 31 décembre 1910. Aussi, liste des actionnaires au 31 décembre 1910, aux termes du chapitre 37, 39 Victoria. Présenté (au Sénat) le 14 mars 1911, par l'Orateur. *Pas imprimé.*

165. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître,—

1. Combien de gardes-pêche ont, au cours de l'année dernière, été nommés en rapport avec le service des pêcheries d'Ontario.
2. Quels sont leur noms, leur rang et l'étendue du territoire dont la surveillance est confiée à chacun d'eux.
3. Quel est le salaire de chacun d'eux. Quelle est la durée de ces emplois.
4. S'il y a des instances (et en ce cas combien d'instances) où leurs fonctions ne sont qu'une des fonctions remplies par des fonctionnaires analogues nommés par la législature d'Ontario.
5. Quelques mesures ont-elles été prises (et en ce cas quelles mesures) en vue de prévenir une telle ampliation de service.
6. Quel a été le revenu total dérivé, au cours des années 1909 et 1910, des pêcheries de la province d'Ontario, et quelle a été la dépense totale.
7. Quelle sera la dépense totale pour l'année 1911.
8. Si l'on a adopté une méthode définie quant à la nomination des préposés à ce service, en ce qui regarde l'aptitude; et s'il en est ainsi, quel est le mode suivi. Présentée le 17 mars 1911.—*M. Porter*.. .. ..*Pas imprimée.*

165*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 février 1911,—Relevé faisant connaître combien de gardiens des pêcheries ont été nommés dans le comté de Victoria, N.-E., entre juillet et décembre des années 1906 à 1910; quels sont leurs noms, et pendant combien de temps chacun d'eux a fait le service; quel était le salaire de chacun d'eux. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Maddin*.. .. ..*Pas imprimée.*

166. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de toute correspondance entre le ministère des Postes et quelques-uns de ses fonctionnaires ou autres personnes au sujet d'une allocation pour le transport des facteurs sur le réseau des tramways à New-Westminster. Présentée le 17 mars 1911.—*M. Taylor (New Westminster)*.. .. ..*Pas imprimée.*

167. Réponse à ordre du Sénat, du 23 février 1911,—Copie de tous les documents se rapportant au cas de choléra signalé en novembre dernier chez le Russe, Saïd Godlieb, à la mise en quarantaine de celui-ci et à sa détention jusqu'à ce jour sur la Grosse-Ile, avec un historique de la maladie, jour par jour jusqu'à date. Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

168. Réponse à adresse du Sénat, du 17 janvier 1911,—Nombre de demandes de divorce et des divorces accordés par le parlement du Canada, de 1894 à 1910, y compris le nombre des divorces accordés par les cours de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; aussi, la population de chacune de ces provinces d'après le recensement de 1901; et la population totale d'Ontario, de Québec, du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, d'après le recensement de 1901.—Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Power*.. .. ..*Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre du Sénat du 17 février 1911,—Correspondance échangée, du rapport fait par le capitaine et du loch tenu par lui, en ce qui concerne le voyage que vient de faire

VOLUME N° 24—*Suite.*

le *Montcalm,* dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à l'île d'Anticosti, à la baie des Sept-Iles, etc. Présentée le 16 mars 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

170. Réponse à ordre du Sénat, du 10 mars 1911,—Etat indiquant:—

1. Quels sont parmi les juges de la cour Supérieure de la province de Québec ceux dont le lieu de résidence a été fixé dans la commission qui les nommait et quel est pour chacun de ces juges l'endroit ainsi indiqué.

2. Quels sont les juges dont le lieu de résidence a été fixé ou changé par ordre en conseil et quel est pour chacun de ces juges l'endroit maintenant assigné pour sa résidence.

3. Quels sont les juges dont le lieu de résidence n'a jamais été fixé ni dans la commission qui les nommait ni par aucun ordre en conseil ultérieur et quel est le district judiciaire pour lequel chacun d'eux a été nommé. Présentée le 21 mars 1911.—*L'honorable M. Landry.. .. ..Pas imprimée.*

171. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 30 janvier 1911,—Copie de toutes annonces, lettres, contrats, rapports d'inspecteurs et correspondance concernant les routes postales de Trout-Creek à Loring et de Powassan à Nipissingue ou Restoule. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Arthur.. .. ..Pas imprimée.*

172. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Etat indiquant quels ministres ont voyagé à l'étranger en 1908, 1909 et 1910 pour affaires publiques, et la nature de ces affaires; les dépenses de chacun d'eux alors qu'ils s'occupaient des dites affaires; aussi, les noms des personnes, s'il en est, qui accompagnaient chacun des dits ministres, et dont les dépenses ont été payées par le gouvernement; et le montant des dépenses de chacune de ces personnes. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario).. .. ..Pas imprimée.*

173. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Relevé faisant connaître quelle a été, au cours des années 1909 et 1910, la valeur respective, par province, des produits suivants:—(*a*) Produits agricoles de toutes sortes, y compris les produits des champs de toutes sortes, les fruits, les légumes, le bétail, etc., les produits de la laiterie, etc.; (*b*) bois de toutes sortes; (*c*)minéraux de toutes sortes; (*d*) poissons de toutes sortes; (*e*) produits manufacturés de toutes sortes. Présentée le 24 mars 1911.—*M. Macdonald.. .. ..Pas imprimée.*

174. Rapport de la Commission des Pêcheries du Manitoba, 1910-11. Présenté le 24 mars 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..*Pas imprimé.*

175. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat faisant connaître quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le dernier exercice pour frais de voiture et de tramway dans la cité d'Ottawa pour les personnes suivantes, quels sont les noms de ces personnes et le montant soldé dans chaque cas: ministres de la Couronne; orateurs du Sénat et des Communes; employés civils de tous grades depuis sous-ministres en descendant; et toutes autres personnes employées en quelque manière par le gouvernement. Présentée le 27 mars 1911.—*M. Taylor (Leeds).. .. ..Pas imprimée.*

175*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le dernier exercice pour frais de voyage des personnes suivantes, et les noms de ces personnes et le chiffre des dépenses dans chaque cas sous les chapitres suivants: chemins de fer, steamers et autres voies de transport; wagons privés; wagons Pullman; pourboires aux serviteurs; repas et frais d'hôtel pour ministres de la Couronne, employés civils de tous grades, agents d'immigration, et autres personnes employées par le gouvernement pour quelque travail spécial ou autre. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Taylor (Leeds). Pas imprimée.*

175*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant quels montants ont été payés par le gouvernement pendant le

VOLUME N° 24—*Suite.*

dernier exercice pour frais de voyage des personnes suivantes, et les noms de ces personnes et le chiffre des dépenses dans chaque cas sous les chapitres suivants: chemins de fer, steamers et autres voies de transport; wagons privés; wagons Pullman; pourboires aux serviteurs; repas et frais d'hôtel pour ministres de la Couronne, employés civils de tous grades, agents d'immigration, et autres personnes employées par le gouvernement pour quelque travail spécial ou autre. Présentée le 20 juillet 1911.—*M. Taylor (Leeds)*.. .. ..*Pas imprimée.*

176. Documents se rapportant à l'organisation d'un secrétariat, savoir:—

1. Dépêches aux gouverneurs des colonies autonomes au sujet de la réorganisation du Bureau coloonial.

2. Mémorandum touchant la visite à l'Australie, la Nouvelle-Zélande, et Fidji, en 1909, par sir Charles Lucas, K.C.M.G., C.-B., assistant sous-secrétaire d'Etat pour les colonies.

3. Rapport du département des Dominions du Bureau colonial, pour l'année 1909-1910.

4. Conférence impériale au sujet des droits d'auteur, 1910. Mémoire des procès-verbaux.

5. Correspondance ultérieure au sujet de la Conférence impériale.

6. Correspondance au sujet de la Conférence impérialefi 1911. Présentés le 28 mars 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimés.*

177. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 février 1911,—Copie de la requête faite par l'Association de boitte de Glace-Bay, N.-E., ou en son nom, demandant une allocation en rapport avec l'établissement frigorifique pour l'emmagasinage de la boitte, à Glace-Bay, N.-E.; aussi, de toute correspondance échangée entre la dite association, ou toute personne agissant en son nom, et le gouvernement, l'un des ministères de l'administration, ou toute personne au nom du gouvernement, ou de l'un de ses ministères. Présentée le 28 mars 1911.—*M. Maddin*.. .. ..*Pas imprimée.*

177*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance concernant la construction de réfrigérateurs de boitte à Louisbourg et Lingan, dans Cap-Breton sud. Présentée le 20 avril 1911.—*M. Mackenzie.*
Pas imprimée.

178. Réponse à ordre du Sénat du 8 mars 1911,—Copie de la plainte formulée par le commandant du 61me régiment contre le commandant du 7me district militaire, de la réponse de ce dernier et de toute la correspondance échangée à ce sujet entre les autorités d'Ottawa et celles de Québec et de Montréal, et aussi une copie du rapport de l'inspecteur général à ce sujet. Présentée le 28 mars 1911.—*L'honorable M. Landry..Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 mars 1911,—Relevé faisant connaître quel a été, à Londres, Angleterre, pendant les derniers cinq ans, le prix moyen du beurre et des œufs comparé au prix dans les provinces de l'est; à Montréal, à Toronto, à Minnéapolis, à Chicago, à Détroit, à Buffalo, à Boston, et à New-York. Présentée le 30 mars 1911.—*M. Sharpe (Ontario)*.. .. ..*Pas imprimée.*

179*a* Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1911,—Etat indiquant la quantité et la valeur des denrées ou provisions suivantes importées en Canada au cours des six mois terminés le 1er mars 1911, savoir: beurre, œufs, volailles, viandes réfrigérées ou gelées, bacon, graisse, pommes, légumes, blé, orge, bestiaux, chevaux et pommes de terre, les pays d'où sont venues ces exportations, et le total des droits perçus. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Middlebro*.. .. ..*Pas imprimée.*

179*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 mars 1911,—Etat indiquant la quantité et la valeur des denrées ou provisions suivantes importées en Canada au cours des six mois terminés le 1er mars 1911, savoir: beurre, œufs, volailles, viandes réfrigérées ou gelées, bacon, grisse, pommes, légumes,

VOLUME N° 24—*Suite.*

blé, orge, bestiaux, chevaux et pommes de terre, les pays d'où sont venues ces importations, et le total des droits perçus. Présentée le 8 mai 1911.—*M. Middlebro.*
Pas imprimée.

180. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Etat indiquant le total des sommes payées par le gouvernement à l'Eclipse Manufacturing Company, Limited, pour l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite de soumissions demandées; le total des sommes payées par le gouvernement à l'Office Specialty Manufacturing Company au cours de l'année 1909-10; les contrats accordés à la suite d'une demande de soumissions; le total des sommes payées à MM. Ahearn & Soper au cours de l'année 1909-10, et la manière dont les contrats ont été accordés. Présentée le 3 avril 1911.—*M. Sharpe (Lisgar)*.. .. ..*Pas imprimée*

181. Réponse à ordre du Sénat, du 22 février 1911,—Copie de tous ordres en conseil et de tous décrets émanés du ministre de l'Intérieur, donnant de temps à autre au commissaire des Territoires du Nord-Ouest, depuis sa nomination comme tel, les instructions qu'il doit suivre dans l'exercice de ses pouvoirs exécutifs en ce qui concerne le gounement des Territoires du Nord-Ouest. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre du Sénat, du 16 mars 1911,—Copie de toute la correspondance relative à l'échouement en août 1910, du navire *Manchester Engineer* près du détroit de Belle-Ile et de l'enquête tenue à ce sujet à Québec dans le mois de septembre ou d'octobre dernier. Présentée le 4 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

183. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 15 février 1911,—Copie de toutes communications, télégrammes, lettres, pétitions ou plans reçus depuis janvier 1909, concernant le champ de tir à la cible à Bear-River, N.-E.

2. De qui ils ont été reçus, et à quelles dates respectives. Présentée le 5 avril 1911. —*M. Jameson*.. .. ..*Pas imprimée.*

184. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 14 décembre 1910,—Relevé des sommes totales dépensées annuellement, depuis 1880, dans chaque province, par le ministère des Travaux publics, au chapitre de "Havres, rivières", y compris le total de la dite dépense pour tout le Canada; aussi, préparation par le même ministère et dépôt sur la table de cette Chambre d'une carte pour chaque province, montrant les endroits où se trouvent tous les quais, toutes les jetées, les brise-lames, etc., construits ou achetés par le gouvernement fédéral, et qui appartiennent maintenant au Canada. Présentée le 6 avril 1911.—*M. Ames*.. .. ..*Pas imprimée.*

185. Réponse à ordre du Sénat, du 22 février 1911,—Demandant—

1. Copie des documents relatifs à la nomination de Martin Dickie au commandement du 76me régiment des comtés de Colchester et de Hants.

2. Copie des documents relatifs à la recommandation du major J. L. Barnhill, par le lieutenant-général Drury et autres, au commandement du dit régiment.

3. Copie de tous documents se rapportant de quelque manière que ce soit aux raisons ou causes pour lesquelles le dit major Barnhill, l'officier senior du dit régiment, n'aurait pas dû être nommé au commandement de ce régiment.

4. Copie de toute correspondance et autres papiers et documents relatifs à la récente réorganisation du 78me régiment de Highlanders de Colchester, Hants et Pictou. Présentée le 4 avril 1911—*L'honorable M. Lougheed*.. .. ..*Pas imprimée.*

186. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 mars 1911,—Etat indiquant le nombre de milles de voies ferrées que le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et autres compagnies canadiennes de chemins de fer possèdent, contrôlent dans les Etats-Unis. Aussi, le nombre de milles que des corporations de chemins de fer des Etats-Unis possèdent, contrôlent ou exploitent en Canada. Présentée le 10 avril 1911.—*M. Rutan*.. .. ..*Pas imprimée*

VOLUME N° 24—*Suite.*

187. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 3 avril 1911,—Copie de toute correspondance, déclarations, télégrammes, listes d'abonnés à servir par la malle, et autres documents se rapportant à la demande de l'octroi des privilèges postaux statutaires à un journal publié à New-Glasgow, N.-E., appelé *The Guysboro Times.* Présentée le 10 avril 1911.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

188. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous mémoires, rapports, correspondance et documents en la possession du gouvernement et non encore soumis à la Chambre concernant l'étude d'un tracé pour un tunnel sous le détroit de Northumberland entre la province de l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, et la construction du dit tunnel. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Richards.* *Pas imprimée.*

189. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous actes, règlements, documents, papiers et renseignements de toute autre nature indiquant ou faisant connaître le système ou la méthode suivie pour la confection du recensement dans le Royaume-Uni, les possessions britanniques et les pays étrangers, respectivement, et indiquant en quoi le système ou la méthode suivi dans les susdits pays diffère de celui ou celle que l'on se propose d'adopter pour le prochain recensement en Canada. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

189*a*. Tableaux et formules, etc., à employer dans le recensement qui devra être fait au cours de l'année 1911. Présentés le 21 avril 1911, par l'honorable S. A. Fisher. *Pas imprimés.*

189*b*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de tous actes, règlements, documents, papiers et renseignements de toute nature indiquant ou faisant connaître le système ou la méthode suivi pour la confection du recensement dans les Etats-Unis, les possessions britanniques et les pays étrangers, respectivement, et indiquant en quoi le système ou la méthode suivi dans les susdits pays diffère de celui ou celle que l'on se propose d'adopter pour le prochain recensement en Canada. Présentée le 10 mai 1911.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée.*

190. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 6 février 1911,—Etat faisant connaître le nombre d'employés attachés au Bureau de l'Imprimerie en 1896;

Les noms des susdits employés qui ont été destitués entre 1896 et 1911, avec la date et la cause de la destitution dans chaque cas;

Les noms des susdits employés qui ont démissionnés ou sont décédés entre les années susdites, avec la date de la démission et du décès dans chaque cas; et

Les noms des personnes nommées à des positions au Bureau de l'Imprimerie entre 1896 et 1911, avec la date de la nomination dans chaque cas. Présentée le 12 avril 1911.—*M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée*

191. Réponse à adresse du Sénat, du 17 janvier 1911,—Copie des arrangements conclus par le gouvernement avec le ci-devant propriétaire de la ferme Stadacona à Saint-Félix du Cap-Rouge, au sujet de l'acquisition de cette ferme et de son exploitation à l'avenir comme ferme expérimentale, ainsi que de toute la correspondance échangée à ce double sujet. Présentée le 19 avril 1911.—*L'honorable M. Landry*.. .. ..*Pas imprimée.*

192. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 mars 1911,—Copie de toute correspondance, contrats, cessions et autres documents concernant ce qu'on est convenu d'appeler la " Concession d'irrigation " de Percy Aylwin à ce dernier accordée en vertu d'un décret du conseil en date du 1er septembre 1908. Présentée le 8 mai 1911.—*M. Campbell*.. .. ..*Pas imprimée*

193. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1911,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et documents, pièces justificatives et listes de paie, indiquant les noms de toutes personnes qui ont fourni des matériaux ou qui ont tra-

VOLUME N° 24—*Suite.*

vaillé, et les prix et taux de gages et les sommes payées à chacune, en ce qui concerne la construction d'un quai à Deep-Brook, N.-E. Présentée le 28 avril 1911.—*M. Jameson.* *Pas imprimée.*

194. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance concernant l'emplacement du parlement, dans la cité de Winnipeg, pour la province du Manitoba, y compris les réserves faites dans les concessions de la Couronne à la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les réserves faites et le but pour lequel elles ont été faites; aussi, copie du décret du conseil du Canada en date du 23 janvier 1872, et de tous décrets du conseil et correspondance subséquents concernant le site pour les fins des autorités provinciales et fédérales. Présentée le 1er mai 1911.—*M. Haggart (Winnipeg)*.. .. ..*Pas imprimée.*

194*a*. Rapport supplémentaire à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 10 avril 1911,—Copie de tous papiers, documents, mémoires et correspondance concernant l'emplacement du parlement, dans la cité de Winnipeg, pour la province du Manitoba, y compris les réserves faites dans les concessions de la Couronne à la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les réserves faites et le but pour lequel elles ont été faites; aussi, copie du décret du conseil du Canada en date du 23 janvier 1872, et de tous décrets du conseil et correspondance subséquents concernant le site pour les fins des autorités provinciales et fédérales. Présenté le 20 juillet 1911.—*M. Haggart (Winnipeg).* *Pas imprimé.*

195. Réponse à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous décrets du conseil, règlements et règles des divers ministères de l'administration concernant la participation des fonctionnaires civils aux affaires civiques ou municipales, et notamment leur incapacité de faire partie des conseils civiques ou municipaux, et de toute correspondance, tous documents depuis le 1er janvier 1900 touchant la mise en vigueur des dits décrets du conseil, règlements et règles. Aussi, une liste de tous les employés du gouvernement qui ont été élus ou qui ont fait partie de conseils de ville ou de municipalité durant la période écoulée entre le 1er janvier 1900 et l'époque actuelle, y compris tous ceux qui font actuellement partie de ces conseils, et ceux qui ont été empêchés par le gouvernement de remplir de telles fonctions. Présentée le 1er mai.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée*

195*a*. Réponse supplémentaire à adresse de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—Copie de tous décrets du conseil, règlements et règles des divers ministères de l'administration concernant la participation des fonctionnaires civils aux affaires civiques ou municipales, et notamment leur incapacité de faire partie des conseils civiques ou municipaux, et de toute correspondance, tous documents depuis le 1er janvier 1900 touchant la mise en vigueur des dits décrets du conseil, règlements et règles. Aussi une liste de tous les employés du gouvernement qui ont été élus ou qui ont fait partie de conseils de ville ou de municipalités durant la période écoulée entre le 1er janvier 1900 et l'époque actuelle, y compris tous ceux qui font actuellement partie de ces conseils, et ceux qui ont été empêchés par le gouvernement de remplir telles fonctions. Présentée le 3 mai 1911.—*M. Borden*.. .. ..*Pas imprimée*

196. Réponse à adresse à Son Excellence le gouverneur général du 3 avril 1911,—Copie de tous décrets du conseil, mémoires, papiers et documents concernant le transfert, ou concernant toutes négociations relatives au transfert de la charte d'une compagnie connue sous le nom de Manitoba and Southeastern Railway Company. Présentée le 2 mai 1911.—*M. McCarthy*.. .. ..*Pas imprimée*

197. Règle générale et ordre de la cour de l'Echiquier du Canada au sujet des sceaux. Présentée le 2 mai 1911, par l'honorable Charles Murphy.. .. ..*Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 janvier 1911,—Etat indiquant le nombre d'aubains au service du gouvernement canadien qui demeurent hors

VOLUME N° 24—*Suite.*

du Canada, leurs noms, leur nationalité, la nature de leurs fonctions, leur durée de service, leur résidence et leur salaire.

2. Aussi, état donnant les renseignements correspondants relativement aux aubains qui demeurent maintenant en Canada, et qui ont été employés par le gouvernement canadien depuis trois ans ou plus, y compris la date du commencement et la durée de leur service.

3. Aussi, les mêmes renseignements compris dans les deux item ci-dessus à l'égard des aubains qui sont au service du gouvernement de l'une quelconque des provinces du Canada. Présentée le 9 mai 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 1er mai 1911,—Etat faisant connaître les noms des personnes nommées juges par le gouvernement actuel du Canada depuis son arrivée au pouvoir en 1896; où demeuraient ces personnes lors de leur nomination; quels postes leur ont été assignés respectivement, et, en chaque cas, s'il y avait un prédécesseur occupant le poste pour le temps durant lequel le siège a été vacant. Présentée le 11 mai 1911.—*M. Lennox*.. .. ..*Pas imprimée.*

200. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 16 janvier 1911,—Copie de tous les télégrammes, correspondance, rapports, contrats, documents, mémoires, entre les mains du gouvernement, et échangés au cours des quinze dernières années, au sujet de l'établissement d'un service transatlantique rapide entre le Canada et tout autre pays; aussi, relativement à un service de câble ou de télégraphe, désigné sous le nom de All Red Route, entre le Canada et tout autre pays. Présentée le 16 mai 1911.—*M. Armstrong*.. .. ..*Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre de la Chambre des Communes, en date du 18 mai 1911,—Copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada, ou l'un ou l'autre de ses membres, quant à la modification de la Loi de 1910 relative aux subventions accordées aux chemins de fer en ce qui concerne une subvention en faveur d'une voie ferrée entre Grand-Falls et la cité de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick. Présentée le 19 mai 1911.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

202. Copie d'un rapport du conseil de conciliation et d'enquête au sujet du différend entre la Western Coal Operators Association et ses employés. Présentée le 19 juillet 1911, par l'honorable W. L. Mackenzie King.. .. ..*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 23 janvier 1911,—

1. Relevé faisant connaître la somme (par tonnes) du trafic dirigé vers l'est, et celui dirigé vers l'ouest, sur l'Intercolonial, au cours des cinq années terminées le 30 juin 1910.

2. Le nombre de milles de la ligne principale et des embranchements, respectivement, de l'Intercolonial, dans chaque provincc traversée par cette voie ferrée.

3. Le nombre de tonnes du trafic dirigé vers l'ouest mais qui a eu son point de départ dans chacune des Provinces Maritimes, au cours des cinq années terminées le 30 juin 1910. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 13 mars 1911,—Copie de toute correspondance, télégrammes, etc., échangés durant les derniers douze mois entre M. E. J. Walsh, I.C., et le ministre des Chemins de fer et Canaux au sujet du canal de Newmarket. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Wallace*.. .. ..*Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 20 avril 1911,—Relevé faisant connaître:—

1. La quantité de charbon bitumineux importé dans l'Ontario et réexpédié en d'autres provinces en 1910:

2. La quantité de charbon bitumineux importé, en 1910, dans l'Ontario par les différentes compagnies de chemin de fer;

3. Quelles ont été la quantité et la valeur de menu charbon importé dans l'Ontario en 1910. Quelle proportion de ce charbon a été réexpédiée sur d'autres provinces et

VOLUME N° 24—*Fin.*

quelle proportion a été importée par les voies ferrées. Présentée le 18 juillet 1911.—*M. Macdonell*.. .. ..*Pas imprimée*

206. Réponse à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 avril,—Etat détaillé des dépenses encourues et payées à l'exposition de Paris en 1900 comme paiements du comité colonial sur compte d'espace, etc., $87,000 (rapport de l'Auditeur général, 1899-1900, page D-15). Présentée le 21 juillet 1911.—*M. Paquet*.. .. ..*Pas imprimée.*

207. Rapport de M. le juge Murphy, commissaire royal, nommé pour s'enquérir des prétendues fraudes chinoises et de la contrebande d'opium sur la côte du Pacifique, 1910-11, ainsi que copie des témoignages et des pièces produites devant ce commissaire. Présenté le 21 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimé.*

208. Procès-Verbaux de la Conférence impériale 1911. Présentés le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

208*a*. Dépêches, etc., se rapportant à la publication simultanée du mémoire de la conférence au sujet de l'état des marines des possessions autonomes. Présentées le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.

208*b* et **208*c*.** Mémoire des conférences entre l'amirauté britannique et les représentants du Canada et de l'Australie; aussi copie d'une dépêche par câble de M. Harcourt à lord Grey. Présenté le 28 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

208*d*. Rapport d'un comité de la Conférence impériale convoqué pour discuter la défense (militaire), ministère de la Guerre, 14 et 17 juin 1911. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable S. A. Fisher.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

209. Mémoire concernant l'impression des listes des votants. Présenté le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.. .. ..*Pas imprimé.*

210. Texte du Traité de la chasse aux phoques à fourrures pélagiques signé à Washington le 7 juillet 1911. Présenté le 27 juillet 1911, par le Très honorable sir Wilfrid Laurier.
Imprimé pour les documents parlementaires.

211. Rapport intérimaire, commission des pêcheries de l'Alberta et de la Saskatchewan, 1910. Présenté le 28 juillet 1911, par l'honorable L. P. Brodeur.. .. ..Pas imprimé.

CINQUIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 MARS

1910

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1912

BUREAU DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Hon. J. P. MABEE, commissaire en chef.

D'ARCY SCOTT, sous-commissaire en chef.

Hon. M. E. BERNIER, commissaire en chef suppléant.

JAS. MILLS, commissaire.

S. J. MCLEAN, commissaire.

A. D. CARTWRIGHT, *secrétaire.*

TABLE DES MATIERES

	Page
Modification à la loi des chemins de fer, Taux pour force électrique	7
Modification à la loi des chemins de fer, chapitre 32	8
Accidents	124
Transport du minerai d'argent et autres minerais précieux	40
Portes de wagons à grain et autres	69
Plainte de la Presse Associée de l'Ouest	74
Division du génie	124
Extincteurs chimiques dans les wagons à voyageurs	21
Equipement des fourgons avec des leviers d'accouplage, des indicateurs de pression d'air et des valves de contrôle de l'air	62
Stations volantes	72
Avis généraux d'adhésion devant couvrir les tarifs communs des chemins de fer canadiens.	71
Règlements généraux affectant les croisements de chemins publics	73
Aiguillage commun	121
Plaintes non formelles	123
Jugements de la Commission	122
Protection aux passages à niveau et leur élimination	40
Cause du Tramway de Montréal	76
Bureaux de la Commission	124
Division de l'exploitation	124
Séances publiques de la Commission	14
Clôtures de chemins de fer et fosses garde-bestiaux	22
Règlements concernant le chargement de pièces de bois de large dimension ou de la pierre sur les wagons plateformes ou ouverts	43
Règlements pour le transport des explosifs	44
Règlements concernant les fils traversant les voies ferrées	62
Résurrection de la mort apparente produite par un choc électrique	120
Travail de routine de la Commission	122
Division des archives	122
Division du secrétaire	123
Division du trafic	123
Connaissement uniforme	14
Code uniforme pour les chemins de fer canadiens—règlements des convois	21
Pesage de la houille au port d'entrée	68

ANNEXE

A.—Plaintes soumises à la Commission durant l'année expirée le 31 mars 1910	125
B.—Liste des demandes entendues en séances publiques de la Commission durant l'exercice clos le 31 mars 1910	147
C.—Sommaire des principaux jugements rendus par la Commission durant l'exercice clos le 31 mars 1910	227

D.—Rapport du chef de l'exploitation 358
E.—Liste des inspections faites par le service des ingénieurs de la Commission des chemins de fer, du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.......... 370
F.—Rapport du chef de l'exploitation de la Commission 388
G.—Personnel du Bureau de la Commission des chemins de fer pour l'année finissant le 31 mars 1910.......... 415
H.—Règlements 417
I.—Catalogue des livres formant la bibliothèque de la Commission des chemins de fer du Canada 424
J.—Relevé des demandes présentées à la Commission aux termes des différents articles de la loi des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 31 mars 1910.......... 442
K.—Liste des causes dont on a interjeté appel à la Cour Suprême du 1er février 1904 au 31 mars 1910 443

CINQUIEME RAPPORT

DE LA

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA

OTTAWA, 31 mars 1910.

A Son Excellence le Gouverneur en Conseil.

Conformément aux dispositions de l'article 62 de la loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer a l'honneur de vous présenter son cinquième rapport pour l'exercice expirant le 31 mars 1910.

Depuis que le dernier rapport de la Commission vous a été soumis, la loi des chemins de fer a été modifiée de façon importante à certains égards, en vertu du chapitre 31, 8-9 Edouard VII, intitulé "Loi modifiant la loi des chemins de fer", sanctionnée le 7 avril 1909, en y ajoutant l'article 360-A, concernant les taux pour force électrique, etc., et aussi par le chapitre 32, 8-9 Edouard VII, sanctionné le 19 mai 1909.

Suivent les modifications mentionnées ci-dessus: 8-9 Edouard VII, chapitre 31.

8-9 EDOUARD VII.

Chapitre 31.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

(Sanctionnée le 7 avril 1909.)

SA MAJESTÉ, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Est modifiée la *Loi des chemins de fer,* chapitre 37 des Statuts revisés, par l'insertion de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 360 de la dite loi, savoir:

"TAUX POUR FORCE ÉLECTRIQUE, ETC.

"**360-A.** Lorsque des forces hydrauliques ont été acquises de la Couronne pour le développement de l'électricité, et que le bail porte en substance pour condition ou autre disposition qu'au cas où il s'élèverait un différend ou désaccord entre le bénéficiaire du bail obtenu de la Couronne et une personne demandant à acheter de l'électricité ainsi produite, au sujet du prix à payer pour cette électricité, la Commission déterminerait et établirait ce prix, alors et en tout pareil cas, la Commission a le pouvoir de déterminer et d'établir le prix maximum que peut exiger du dit postulant le bénéficiaire du bail et auquel ce dernier devra fournir cette électricité si le postulant persiste dans sa demande.

“ 2. En vue de déterminer et d'établir ce prix, la Commission peut pénétrer sur la propriété louée de la Couronne et la visiter ainsi que les constructions et machines qui s'y trouvent, et elle peut examiner les papiers, documents, pièces comptables, écritures et livres de toute espèce et peut ordonner au bénéficiaire du bail et à toutes autres personnes et exiger d'eux de se présenter devant la Commission et d'y être examinés sous serment, et de produire papiers, documents, pièces comptables, écritures et livres de toute espèce; et à ces fins la Commission a tous les pouvoirs, droits et privilèges attribués à une cour supérieure.”

2. Sont abrogés les articles 370 et 371 de la dite loi, et remplacés par les suivants:

“ **370.** Toute compagnie est tenue de préparer annuellement des rapports rédigés d'après les formules prescrites pour la période et fournies par le Ministre, lesquels rapports doivent porter état de son capital, de son trafic et de ses frais d'exploitation, et tous autres renseignements exigés.

“ 2. Ces rapports doivent être datés, signés et attestés sous serment par le secrétaire ou par quelque autre fonctionnaire principal de la compagnie, et attestés, aussi, sous serment par le président ou, en son absence, par le vice-président ou par le gérant de la compagnie.

“ 3. Ces rapports doivent être faits pour la période écoulée depuis la date à laquelle s'étendaient les derniers rapports annuels fournis par la compagnie, ou, s'il n'a pas encore été fourni de rapports de l'espèce, depuis le commencement de l'exploitation du chemin de fer, jusqu'au dernier jour de juin de l'année alors courante.

“ 4. La compagnie doit transmettre au Ministre dans le mois qui suit le premier jour d'août de chaque année, un double de ces rapports, datés, signés et attestés ainsi qu'il est dit ci-dessus.

“ 5. Le Ministre présente aux deux chambres du Parlement, dans les vingt et un premiers jours de chacune de ses sessions, un rapport statistique préparé au ministère des Chemins de fer et Canaux, d'après les rapports qui lui ont été faits et transmis en conformité du présent article.”

“ **371.** Toute compagnie, si le Ministre l'exige d'elle, doit dresser des rapports hebdomadaires de son trafic, c'est-à-dire du premier au sept du mois, du huit au quatorze, du quinze au vingt et un, et du vingt-deux au jour qui finit le mois, le premier et le dernier jour de chaque période compris.

“ 2. Ces rapports sont préparés d'après les formules prescrites pour la période et fournies par le Ministre.

“ 3. Une copie de ces rapports de la compagnie, signée par son fonctionnaire responsable de leur exactitude, est transmise au Ministre par la compagnie dans les sept jours à compter de celui qui clôt la période des dits rapports.

“ 4. Le Ministre peut en tous cas proroger le délai pour la transmission de ces rapports.”

3. Sont abrogées la première et la seconde annexe de la dite loi.

8-9 EDOUARD VII.

Chapitre 32.

Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

(*Sanctionnée le* 19 *mai* 1909.)

Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

1. Est abrogé l'article 8 du chapitre 61 des statuts de 1908, et ce qui suit est établi à titre d'article 26A de la *Loi des chemins de fer:*

"26A. Quand il y a plainte de la part de la Couronne ou d'une corporation municipale ou autre ou d'une personne lésée, de ce que la compagnie a violé un contrat passé entre la plaignante et la compagnie—ou, de la part de la compagnie, de ce que la corporation ou personne a violé un contrat passé entre la compagnie et la corporation ou personne—pour l'établissement, la construction, la reconstruction, la modification, l'installation, le service, l'usage ou l'entretien, par la compagnie, ou par la corporation ou personne, du chemin de fer ou d'une ligne de chemin de fer qu'il est question de tenir en service en relation avec le chemin de fer ou comme partie du chemin de fer, ou de quelque équipement, réfection ou réparation du chemin de fer, ou de quelque structure, dispositif ou ouvrage s'y rattachant, la Commission doit entendre tout ce qui concerne la prétendue violation de contrat et rendre l'ordonnance qui, en vue de toutes les circonstances, lui paraît raisonnable et à propos; et dans la dite ordonnance elle peut, à sa discrétion, ordonner à la Compagnie ou à la corporation ou personne, de faire les choses nécessaires à l'exécution du contrat ou de s'abstenir de faire les choses qui en constituent une violation."

2. Est modifié l'article 136 de la *Loi des chemins de fer* par l'insertion du paragraphe suivant à la suite du dit article:

"7. Quand des valeurs émises sous le régime du présent article ont été déposées ou données en nantissement par la compagnie en garantie d'un emprunt ou d'avances qui lui ont été faites, et que l'emprunt ou les avances ont été remboursés et le dépôt ou nantissement racheté, ces valeurs ne seront pas censées soldées ou éteintes, mais sont tenues pour être restées en vigueur et la compagnie peut les émettre derechef; et la personne à qui elles seront de nouveau émises aura les mêmes droits et priorité que si ces valeurs n'avaient jamais été émises auparavant;

"(a) Si une compagnie a mis en dépôt quelques-unes de ses valeurs en garantie d'avances sur compte courant, ces valeurs ne sont pas censées soldées ou éteintes pour la seule raison que le compte de la compagnie a cessé d'être à découvert quand les valeurs demeurent ainsi déposées;

"(b) Cette émission à nouveau d'une valeur, sous le régime du présent paragraphe, ne doit pas être traitée comme l'émission d'une nouvelle valeur dans l'application de toute disposition limitant le nombre ou le montant des valeurs à émettre."

2. Le paragraphe 7 de l'article 136 de la dite loi est rétroactif dans son effet et s'applique aux valeurs qui ont déjà été émises, déposées ou données en nantissement de même qu'aux valeurs qui le seront ci-après, ainsi qu'aux opérations du passé aussi bien que de l'avenir concernant les dites valeurs, mais rien dans le dit paragraphe ne porte préjudice—

(*a*) à l'effet de tout jugement prononcé ou de toute ordonnance rendue par une cour de juridiction compétente en toute instance actuellement pendante, pour ce qui est des parties aux procédures dans lesquelles le jugement a été prononcé ou l'ordonnance rendue, et tout appel de ce jugement ou de cette ordonnance doit être décidé comme si le dit paragraphe n'existait pas;

(*b*) à aucun pouvoir d'émettre des valeurs à la place des valeurs soldées ou autrement acquittées ou éteintes, que réservent à la compagnie les termes des valeurs elles-mêmes ou de tout mortgage ou acte de trust qui les garantit.

3. Est modifié le paragraphe 2 de l'article 192 de la dite loi par l'addition de ce qui suit: "Néanmoins, si la compagnie n'acquiert pas effectivement un titre aux terrains dans l'année à compter de ce dépôt, la date de l'acquisition qu'elle en fera subséquemment est celle relativement à laquelle l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent se déterminer, et la réserve ci-dessus ne porte aucunement atteinte à l'effet des sentences arbitrales, ordonnances ou jugements ci-devant rendus par une cour de juridiction compétente, ni n'a d'effet sur aucun

arbitrage actuellement pendant, et tout appel d'une sentence arbitrale ou ordonnance ou d'un tel jugement doit être décidé comme si la dite réserve n'avait pas été formulée."

4. Sont abrogés l'article 237 de la dite loi et l'article 12 du chapitre 61 des lois de 1908, et ce qui suit est établi à titre d'article 237 de la *Loi des chemins de fer:*

" **237.** En demandant la permission de construire un chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, ou d'établir une voie publique le long ou en travers d'un chemin de fer, la requérante doit soumettre à la Commission un plan et un profil faisant voir la partie concernée du chemin de fer et de la voie publique.

"2. La Commission peut, par ordonnance, accorder cette demande en totalité ou en partie et aux termes et conditions qu'elle juge à propos relativement à la protection, à la sûreté et à la commodité du public, ou elle peut ordonner que le chemin de fer soit construit de façon à passer au-dessus, au-dessous ou le long de la voie publique, ou que la voie publique soit construite de façon à passer au-dessus, au-dessous ou le long du chemin de fer, ou que le chemin de fer ou la voie publique soit détourné provisoirement ou d'une manière permanente, ou que soient exécutés des ouvrages, que soient employés des gardes ou autres personnes, ou que soient prises certaines mesures selon ce que, d'après les circonstances, la Commission juge le plus propre à faire disparaître ou à diminuer le danger ou l'obstruction qui, à ses yeux, résulte ou doit vraisemblablement résulter de ce qu'elle accorde en totalité ou en partie la demande faite, en raison du passage désiré, ou qui en résulte ou doit vraisemblablement en résulter, en raison d'un passage existant.

" 3. Lorsque la requête a pour objet la construction du chemin de fer au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, toutes les dispositions de la loi alors applicables à la prise de terrains par la compagnie, par voie d'expropriation, à l'estimation de leur valeur, à leur vente et cession à la compagnie, et à l'indemnité à payer pour ces terrains, s'appliquent au terrain, en dehors du passage de la voie publique, qui est nécessaire à la due exécution de toute ordonnance rendue par la Commission.

" 4. La Commission peut exercer la surveillance de la construction de tout ouvrage dont elle ordonne l'exécution sous l'empire du présent article, ou elle peut donner des ordres relativement à cette surveillance.

" 5. Lorsque la Commission ordonne que le chemin de fer soit construit ou modifié de façon à passer au-dessus ou au-dessous de la voie publique, ou que la voie publique soit construite ou modifiée de façon à passer au-dessus ou au-dessous du chemin de fer, ou que le chemin de fer ou la voie publique soit détourné provisoirement ou d'une manière permanente, ou que soient exécutés certains ouvrages sous l'empire du présent article, elle peut ordonner que des plans détaillés, des profils, des dessins et des devis descriptifs de ces ouvrages lui soient soumis.

" 6. La Commission peut établir des règles au sujet des plans, profils, dessins et devis descriptifs dont le présent article décrète la production."

5. Est abrogé l'article 238 de la *Loi des chemins de fer,* et remplacé par le suivant:

" **238.** Quand un chemin de fer est déjà construit au-dessus, le long ou en travers d'une voie publique, la Commission peut, de son propre chef ou sur une plainte ou une demande de la part de la Couronne ou d'une municipalité ou autre corporation ou d'une personne lésée, ordonner à la compagnie de lui soumettre, dans un délai déterminé, un plan et un profil de la partie du chemin de fer concernée, et elle peut faire faire une inspection de cette dernière, et peut faire une enquête sur toutes les matières et choses ayant rapport à cette partie du chemin et au passage, s'il en est, et déterminer ces matières et choses, et elle peut rendre telle

ordonnance qu'elle juge à propos pour la protection, la sûreté et la commodité du public, ou elle peut ordonner que le chemin de fer soit modifié de façon à passer au-dessus, au-dessous ou le long de la voie publique, ou que cette dernière soit modifiée de façon à passer au-dessus, au-dessous ou le long du chemin de fer, ou que le chemin de fer ou la voie publique soit détournée provisoirement ou d'une manière permanente, et que tout autre ouvrage soit exécuté, que des gardes ou autres personnes soient employés, ou qu'il soit pris certaines mesures selon ce que, dans les circonstances, la Commission juge le plus propre à faire disparaître ou à diminuer le danger ou l'obstruction qui, à ses yeux, prend ou vraisemblablement prendra naissance sur cette partie du chemin de fer ou à ce passage, s'il en est, ou à tout autre passage directement ou indirectement concerné.

"2. Lorsque la Commission, de son propre chef, ou sur une plainte ou une demande, ordonne qu'un chemin de fer soit modifié de façon à traverser ou suivre une voie publique, ou qu'un chemin de fer soit détourné, toutes les dispositions de la loi alors applicables à l'expropriation ou à la prise de possession de terrains par la compagnie, à l'estimation de leur valeur, à leur vente et cession à la compagnie, et à l'indemnité à en payer, s'appliquent au terrain, en dehors du passage de la voie publique, qui est nécessaire à la due exécution de toute ordonnance rendue par la Commission.

"3. Nonobstant toute disposition contraire de la présente loi ou de toute autre loi, la Commission peut, subordonnément aux dispositions de l'article 238A de la présente loi, déterminer par ordonnance quelle partie, s'il en est, des frais sera respectivement à la charge de la compagnie, de la corporation municipale ou autre, ou de la personne, à raison de toute ordonnance rendue par la Commission aux termes du présent article et du précédent, et cette ordonnance liera toute compagnie de chemin de fer, corporation municipale ou autre ou toute personne nommée dans cette ordonnance, et pourra être mise à exécution à l'encontre de ce chemin de fer, cette corporation municipale ou autre ou cette personne."

6. Est modifiée la dite loi par l'insertion de l'article suivant, immédiatement à la suite de l'article 238 de la dite loi:

"**238**A. Dans chaque cas où un chemin de fer se construira après l'entrée en vigueur de la présente loi, la compagnie devra, à ses propres frais et dépens (à moins qu'il ne soit autrement stipulé par contrat passé entre la compagnie et une corporation municipale ou autre ou une personne et agréé par la Commission), fournir au public, subordonnément à l'ordonnance de la Commission, toutes protection, sûreté et commodité à tout endroit où le chemin de fer traverse une voie publique."

7. Est encore modifiée la dite loi par l'insertion de l'article suivant, immédiatement à la suite de l'article 239 de la dite loi:

"**239**A. A compter du premier jour d'avril mil neuf cent neuf, il sera pris sur le fonds du revenu consolidé et mis à part, annuellement pendant cinq années consécutives, une somme de deux cent mille dollars pour aider à assurer au moyen d'ouvrages de protection, la sûreté et la commodité pour le public, aux passages à niveau existant le dit premier jour d'avril.

"2. Les dites sommes seront placées au crédit d'un compte spécial appelé "The Railway Grade Crossing Fund" (Caisse des passages à niveau) et elles seront employées par la Commission, subordonnément aux restrictions ci-après énoncées, uniquement pour le coût (à l'exclusion de l'entretien et du service) de la construction effective des ouvrages destinés aux objets mentionnés au premier paragraphe du présent article.

"3. La somme totale à être affectée et dont la Commission enjoint et ordonne le paiement sur le dit crédit, ne doit, dans le cas d'aucun passage de voie de fer et de voie de terre, dépasser vingt pour cent du coût des travaux de construction effectués pour la protection, la sûreté et la commodité, comme il est dit ci-dessus,

et ne doit, en aucun cas de l'espèce, dépasser la somme de cinq mille dollars; et nul argent de la dite caisse ne peut être affecté en une seule année à plus de trois passages de l'espèce dans une municipalité quelconque, ni ne peut-il en être affecté plus d'une fois à un même passage.

" Dans le cas où une province contribue à la dite caisse, la Commission peut affecter la somme ainsi contribuée par cette province et en enjoindre et ordonner le paiement subordonnément aux conditions et restrictions faites et imposées par cette province relativement à sa contribution.

" 5. " Passage ", aux termes du présent article, signifie tout passage d'une voie publique par un chemin de fer à vapeur, ou d'un chemin de fer à vapeur par une voie publique, au niveau des rails, et s'applique à tout mode de construction du chemin de fer ou de la voie publique, par élévation ou abaissement de l'un au-dessus ou au-dessous de l'autre, ou par le détournement de l'un ou de l'autre, et à tout autre ouvrage que la Commission ordonne de faire comme unique ouvrage de protection, de sûreté et de commodité pour le public relativement à un ou plusieurs chemins de fer n'excédant pas quatre voies en tout à l'endroit du passage.

" 6. " Municipalité ", aux termes du présent article, signifie une cité, une ville, un village, un comté, un township ou une paroisse légalement constitués."

8. Sont abrogés l'article 241 de la dite loi et l'article 13 du chapitre 61 des lois de 1908, et l'article suivant est établi à titre d'article 241 de la *Loi des chemins de fer:*

" **241.** Tout ouvrage au moyen duquel un chemin de fer passe au-dessus ou au-dessous d'une voie publique ou au moyen duquel une voie publique passe au-dessus ou au-dessous d'un chemin de fer, doit être construit et en tout temps entretenu de manière à offrir un passage sûr et les facilités nécessaires pour tous les transports, au-dessus, au-dessous ou sur le parcours de cet ouvrage.

" 2. Nonobstant toute disposition de la présente loi ou de toute autre loi, les articles 236 à 241, tous deux compris, de la présente loi s'appliquent à toutes corporations, personnes, compagnies et à tous chemins de fer autres que les chemins de fer de l'Etat, qui sont du ressort législatif du parlement du Canada."

9. Est modifié le paragraphe premier de l'article 298 de la dite loi par le retranchement des mots " des récoltes, terrains, clôtures, plantations, ou bâtiments et leur contenu ", à la première et à la deuxième ligne du dit article, et par la substitution en leur lieu et place des mots " des biens quelconques " et par l'insertion des mots " sous le régime du présent article ", après le mot " recouvrable ", à la dixième ligne.

10. Est encore modifié le dit article 298 par l'addition du paragraphe suivant au dit article:

" 4. La Commission peut ordonner aux termes et conditions qu'elle juge à propos, que des coupe-feu soient établis et entretenus par la compagnie le long de la ligne de son chemin de fer et sur tous terrains, appartenant à Sa Majesté ou à qui que ce soit, situés le long de la dite ligne, et, subordonnément aux termes et conditions de l'ordonnance, la compagnie peut, à toute époque pénétrer sur tous pareils terrains afin d'y établir et d'y entretenir de tels coupe-feu et d'enlever entre les dits coupe-feu et la ligne du chemin de fer les herbes mortes ou sèches, les mauvaises herbes et autres matières inflammables inutiles."

11. Est modifiée la *Loi des chemins de fer* par l'addition de l'article suivant immédiatement à la suite de l'article 5, savoir:

" **5A.** Les dispositions de la présente loi s'appliquent—

" (*a*) à toutes et chacune des compagnies de chemin de fer constituées en corporation ailleurs qu'au Canada et qui possèdent, ont à leur disposition, exploitent ou font circuler des trains ou du matériel roulant sur toute ou toutes lignes de chemin de fer au Canada, soit que cette ou ces lignes soient possédées, louées ou

exploitées par cette ou ces compagnies ou à leur disposition, soit que, dans quelque cas que ce soit cette tenure soit acquise par achat, bail, marché, intérêt prépondérant dans le capital ou autre moyen quelconque.

" (*b*) à toutes et chacune des compagnies de chemin de fer qui exploitent ou font circuler des trains entre tout endroit dans les Etats-Unis et tout endroit au Canada."

12. Est abrogé l'article 11 du chapitre 62 des lois de 1908 et ce qui suit est établi à titre d'article 62 de la *Loi des chemins de fer,* savoir:

" **62.** La Commission doit dans les deux mois après le trente et unième jour de mars de chaque année faire au Gouverneur en conseil, par l'entremise du Ministre, un rapport annuel pour l'exercice prenant fin le trente et unième jour de mars, exposant brièvement—

" (*a*) les demandes faites à la Commission et les décisions prises à leur égard sous l'autorité de la présente loi;

" (*b*) les décisions de la Commission à l'égard des matières ou choses concernant lesquelles la Commission a agi de son propre mouvement ou à la demande du Ministre;

" (*c*) telles autres matières qui paraissent à la Commission être d'intérêt public relativement aux personnes, aux compagnies et aux chemins de fer subordonnés à la présente loi, et

" (*d*) telles matières que désigne le Gouverneur en conseil.

" 2. Le dit rapport est immédiatement présenté aux deux chambres du Parlement, si ce dernier est en session, et, si non, au cours des quinze premiers jours de la session suivante."

13. Est modifié l'article 275 de la *Loi des chemins de fer* par l'addition des paragraphes suivants:

" 3. Subordonnément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, nul train ne doit traverser une voie publique à un passage à niveau dans un endroit populeux d'une cité, d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que ce passage ne soit construit et dès lors entretenu et protégé en conformité des ordonnances, des règles et des ordres spécialement rendus par le comité des chemins de fer du Conseil privé, ou de la Commission, et en vigueur, relativement à ce passage, ou à moins que la Commission ne le permette par quelque règle ou ordonnance. La Commission peut, quand il y a lieu, déterminer comme elle juge à propos la vitesse qui sera permissible en chaque cas.

" 4. Nul train ne doit traverser une voie publique à un passage à niveau à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, tant que ce passage à niveau ne sera pas protégé à la satisfaction de la Commission, s'il est arrivé, à ce passage à niveau, subséquemment au premier jour de janvier mil neuf cent, un accident produit par un train en mouvement et qui a causé des blessures corporelles à quelque personne se servant de ce passage à niveau ou qui en a entraîné la mort; et nul train ne doit traverser une voie publique à une vitesse de plus de dix milles à l'heure à un passage à niveau où la compagnie ne se sera pas conformée à une ordonnance de la Commission à l'effet d'assurer la protection, la sûreté et la commodité du public.

" 5. La compagnie a jusqu'au premier jour de janvier mil neuf cent dix pour se conformer aux dispositions du paragraphe 3 du présent article."

14. Les compagnies de chemin de fer doivent imprimer dans les deux langues anglaise et française, les horaires et les connaissements à l'usage de leurs lignes dans les limites de la province de Québec.

SEANCES PUBLIQUES.

Les séances publiques suivantes ont été tenues entre le 1er avril 1909 et le 31 mars 1910.

Province d'Ontario—

Ottawa:—6, 7, 8 et 9 avril; 4, 5, 18 et 19 mai; 8, 9, 15 et 24 mai; 6, 7 et 26 juillet; 14, 15, 21 et 22 septembre; 5, 6, 7 et 19 octobre; 2, 16 et 17 novembre; 7, 8, 9, 21 et 22 décembre; 4, 5 et 18 janvier 1910; 1er et 15 février 1910; 1er, 5, 6 et 21 mars 1910.

Toronto:—27, 28 et 29 avril; 31 mai; 1er, 2 et 3 juin; 12, 13, 14, 15 et 16 octobre; 30 novembre; 1er, 2, 3 et 4 décembre; 27 et 28 janvier 1910.

Fort-William:—15 juillet; 9 octobre.

Sudbury:—19 juillet.

Gracebridge:—20 juillet.

Province de Québec—

Montréal:—8 novembre; 7 février (1910).

Province du Manitoba—

Winnipeg:—11 et 12 octobre; 15 novembre.

Brandon:—13 octobre.

Province de Saskatchewan—

Régina:—14 octobre, 8 et 9 novembre.

Saskatoon:—15 octobre.

Prince-Albert:—18 octobre.

Province d'Alberta.

Edmonton:—20 octobre.

Calgary:—22 octobre.

Province de la Colombie-Britannique.

Vancouver:—27 octobre.

Victoria:—29 octobre.

Nelson:—1er novembre.

Le nombre total des séances publiques a été de soixante-dix-huit (78), au cours desquelles 553 requêtes ont été entendues, dont la liste ainsi que leur disposition se trouvent à l'appendice "B".

Il est impossible de couvrir le rapport du travail de cette année dans les limites raisonnables d'un certain espace, mais pour l'information générale et pour références nous donnons un certain nombre des matières les plus importantes.

CONNAISSEMENT UNIFORME.

Le résultat de la circulaire envoyée le 24 avril 1908 (page 11 du 4ième rapport annuel) fut que les termes et les conditions générales de transport compris dans un modèle de connaissement et de transport du fret par les chemins de fer furent pris en considération à Ottawa le 18 mai 1909.

Un connaissement préalablement rédigé fut soumis pour approbation. Ce connaissement avait été approuvé par les représentants des divers intérêts engagés, c'est-à-dire, les expéditionnaires, les représentants des banques et d'autres intérêts commerciaux et les compagnies de chemins de fer. Le bill n'était pas exactement

dans la forme que le Bureau aurait aimé à le voir, mais comme il avait, après de nombreuses conférences, été mis dans une forme acceptable aux personnes dont les intérêts étaient le plus engagés, il fut décidé que la meilleure manière d'agir était de l'approuver. Il est à regretter qu'un contrat plus court et plus explicite n'ait pas été fait. En voici le résultat:

En ce qui concerne la plainte de l'Association des Manufacturiers Canadiens, appuyée par l'Association des Banquiers et par les différents Conseils du Commerce, marchands et expéditionnaires dans tout le Canada, au sujet des termes et des conditions de transport comprises dans le connaissement de ces compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada; et au sujet de l'article 340 de la loi des chemins de fer;

Après avoir entendu la plainte en présence des conseils des plaignants et des compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et du "Canadian-Northern", ainsi que du "Michigan-Central", et leurs allégués, et après avoir considéré les formules projetées de connaissement auxquelles avaient adhéré les parties contractantes et soumises à l'approbation du Bureau:

1. Il est ordonné que les deux formules de connaissement pour usage au Canada, c'est-à-dire celui pour les consignations "à ordre" et celui pour les consignations "directes" attachées ci-contre et marquées "A" et "B", soient et sont par les présentes approuvées.

2. Il est de plus ordonné que les conditions et restrictions accordées pour les dits connaissements seront les suivantes:—

Article 1—L'agent de transport de toutes les marchandises décrites ci-contre sera responsable pour toute perte ou dommage subi, excepté dans les cas mentionnés ci-dessous.

Article 2—Dans le cas d'expéditions d'un point du Canada à un autre point du Canada, ou quand les marchandises sont expédiées sous un tarif commun, l'agent de transport émettant ce connaissement, en plus de ses autres responsabilités ci-dessous mentionnées, sera responsable pour toute perte, dommage ou accident à telles marchandises dont l'autre agent de transport n'est pas exempt par les termes de ce connaissement, causés par, ou résultant de l'action, de la négligence ou du manque d'attention de tout autre agent de transport auquel les dites marchandises peuvent avoir été délivrées au Canada, ou sous tel tarif commun, ou sur la ligne ou les lignes de qui les dites marchandises peuvent avoir passé au Canada ou sous tel tarif commun, restant à prouver par l'agent de transport émettant ce connaissement qu'une telle perte n'a pas été occasionnée ou n'en résulte pas ainsi qu'il est spécifié. L'agent de transport émettant ce connaissement aura le droit de recouvrer de l'autre agent de transport sur la ligne ou les lignes duquel la perte, le dommage ou l'accident aux dites marchandises aura eu lieu, le montant de la dite perte, dommage ou accident, ainsi qu'il peut être requis de payer ci-dessous, suivant la preuve fournie par tout reçu, jugement ou transcription. Rien dans cet article ne privera le possesseur de ce connaissement ou la personne ayant droit aux marchandises de tout recours ou poursuite qu'il peut avoir contre l'agent de transport émettant ce connaissement ou de tout autre agent de transport.

Article 3—L'agent de transport ne sera pas responsable pour toute perte, dommage ou retard de toutes marchandises décrites ci-contre, causés par la volonté de Dieu, les ennemis du roi ou du public, les émeutes, les grèves, les défauts et les vices inhérents aux marchandises, ou l'action ou la négligence des expéditionnaires ou du propriétaire; pour la différence dans le poids du grain, des graines, ou autres produits causée par diminution naturelle ou différence dans les poids de l'élévateur quand les agents de transport n'exploitent pas eux-mêmes les dits élévateurs, à moins que les poids ne soient garan-

tis par un certificat du gouvernement, l'autorité de la loi ou la quarantaine. Pour perte, dommage ou retard, excepté quand le transport doit être effectué par l'agent de transport ou ses agents, causés par le feu survenant après quarante-huit heures (à l'exclusion des fêtes légales) ou dans le cas de marchandises en entrepôt, soixante-douze heures (à l'exclusion des fêtes légales) après qu'un avis écrit de l'arrivée des marchandises à destination ou au port d'exportation (si destinées à l'exportation et non couvertes par un connaissement entier) a été envoyé ou donné, la responsabilité de l'agent de transport sera simplement celle d'un entrepositaire. Excepté dans le cas de négligence de l'agent de transport (et à lui incombera le soin de prouver qu'il n'est pas coupable de cette double négligence), l'agent de transport ne sera pas responsable pour toute perte, dommage ou retard provenant du fait que les marchandises sont arrêtées et retenues en transit à la requête de la personne ayant le droit de faire une telle requête. Quand, conformément à l'attitude générale et par suite de la nature des marchandises ou à la requête de l'expéditionnaire, les marchandises sont transportées en wagons ouverts, l'agent de transport (excepté dans le cas de perte ou de dommage par le feu, alors que la responsabilité sera la même que si les marchandises avaient été transportées dans des wagons fermés) ne sera responsable que pour négligence, et l'agent de transport devra prouver qu'il n'est pas responsable de telle négligence.

Article 4—Aucun agent de transport n'est forcé de transporter les dites marchandises par tout train ou vaisseau spécial, ou en temps pour tout marché particulier ou autrement qu'ainsi que requis par la loi, à moins que par une entente spécifique endossée ci-contre. Tout agent de transport, en cas de nécessité physique, aura le droit d'envoyer les dites marchandises par tout chemin de fer ou route entre le point d'expédition et le point de destination. Mais s'il y a diversion d'une route par terre à une route par eau la responsabilité de l'agent de transport sera la même que si le transport tout entier s'était effectué par voie de terre.

Le montant de toute perte ou dommage pour lequel tout agent de transport est responsable sera calculé sur la base de la valeur des marchandises au lieu et à l'heure de l'expédition d'après ce connaissement (y compris frais de transport et autres si payés, et les droits de douanes si payés ou payables et non remboursés), à moins qu'une valeur inférieure ait été représentée par écrit à l'expéditionnaire ou ait été convenue ou déterminée par la classification au tarif d'après lequel le prix est basé, dans aucun desquels cas la dite valeur inférieure servira de base à la dite estimation, que la dite perte ou les dits dommages proviennent ou non de négligence.

Quand, d'après les termes de la classification ou de tarifs spéciaux réduits, les marchandises sont transportées aux risques du propriétaire, il est entendu que les dites conditions ne couvriront seulement que les risques nécessairement incidents au transport et ne libéreront pas l'agent de transport de la responsabilité pour toute perte, dommage ou retard qui peuvent résulter de toute négligence ou omission de l'agent de transport, de ses agents ou de ses employés; ce sera à l'agent de transport à prouver qu'il doit être délivré de toute responsabilité pour la dite négligence ou la dite omission.

Avis de perte, dommage ou retard doivent être donnés par écrit à l'agent de transport au point de destination ou à l'agent de transport au point d'origine dans les quatre mois après la livraison des marchandises, ou dans le cas où la livraison n'aurait pas été faite, alors dans les quatre mois après qu'un temps raisonnable pour la livraison se sera écoulé. A moins qu'un tel avis ne soit ainsi donné, l'agent de transport ne sera pas responsable.

Tout agent de transport ou personne responsable par suite de perte ou dommage à toutes ou n'importe lesquelles des dites marchandises, en remboursant à l'assuré les primes payées à cet égard aura l'entier bénéfice de toute assurance qui peut avoir été effectuée sur ou au sujet des dites marchandises, en tant que cela n'annulera pas les polices ou les contrats d'assurance.

Article 5—Le grain en grenier, consigné à un endroit où l'agent de transport possède un élévateur ou un entrepôt, ou là où il y a un élévateur ou un entrepôt public ou autorisé peut être délivré là et placé avec d'autres grains de la même sorte et de la même qualité sans égard à la propriété; pourvu que cela ne s'applique pas à un point de livraison finale si cela n'est autrement et expressément spécifié, à moins que le grain soit promptement déchargé après qu'un avis par écrit a été envoyé ou donné à la personne y nommée. Le grain ainsi délivré sera sujet à une garantie pour couvrir les frais de l'élévateur en plus des autres frais ci-dessous.

Article 6—Les marchandises non enlevées par les personnes autorisées à les recevoir dans les quarante-huit heures (à l'exclusion des fêtes légales), ou dans le cas de marchandises en entrepôt dans les soixante-douze heures (à l'exclusion des fêtes légales), après qu'un avis écrit a été envoyé ou donné, peuvent être gardées dans un wagon, station ou endroit de livraison, ou à l'entrepôt de l'agent de transport, sujettes à un montant raisonnable pour l'emmagasinage et la responsabilité de l'agent de transport en temps qu'entrepositaire seulement, ou peuvent à la volonté de l'agent de transport (après qu'un avis écrit de l'intention d'agir de l'agent de transport a été envoyé ou donné) être transportées et emmagasinées dans un entrepôt public licencié aux frais du propriétaire, et là gardées au risque du propriétaire et sans responsabilité de l'agent de transport, et sujettes à une garantie pour tout fret et autres dépenses valables, y compris un montant raisonnable pour l'emmagasinage.

Les marchandises en wagons entiers, expédiées par les voies privées, ou d'une station, d'un quai, ou d'un endroit de débarquement où il n'y a aucun agent dûment autorisé, seront aux risques du propriétaire jusqu'à ce que le wagon soit enlevé ou que le connaissement soit émis par l'agent de transport, et après cela seront aux risques de l'agent de transport. Les marchandises en wagons entiers destinées à des voies privées ou autre station, un quai, ou un endroit de débarquement où il n'y a aucun agent dûment autorisé, seront aux risques de l'agent de transport jusqu'à ce qu'elles soient placées sur la voie de livraison. Toutes marchandises seront sujettes à l'empaquetage et à l'emballage nécessaires, aux frais du propriétaire.

Article 7—L'agent de transport ne sera obligé de transporter aucuns documents, espèces ou tous articles de valeur extraordinaire non cotés d'une façon spécifique dans les classifications et les tarifs publiés, à moins d'une entente spéciale de ce faire. (Le devoir d'obtenir une telle entente restera à l'agent de transport quand la nature des dites marchandises est spécifiés dans le dit connaissement et que la valeur stipulés des dits articles est spécifiée.) Si les dites marchandises sont transportées sans une entente spéciale et que la nature des marchandises ne soit pas spécifiée, l'agent de transport ne sera pas responsable pour toute perte ou dommage qui peuvent résulter.

Article 8—Le propriétaire ou consignataire paiera le fret et toutes les autres justes dépenses dues sur les dites marchandises, et si requis les paiera avant livraison. Si, sur inspection, il est reconnu que les marchandises expédiées ne sont pas celles décrites dans le connaissement, les frais de transport seront payés sur les marchandises actuellement expédiées, avec toutes pénalités additionnelles légalement payables.

Article 9—Excepté dans le cas de changements de la route par rail à la route par eau dont il est parlé dans l'article 4 ci-dessus, et excepté tel que spécifié ci-dessous, si tout ou partie des dites marchandises est transporté par eau sur toutes les parties de la dite route, le dit transport par eau sera accompli sujet aux responsabilités, restrictions et exemptions spécifiées par les règlements et conditions contenues dans ce connaissement non incompatibles avec tous règlements de cet article, et sujet aussi aux conditions qu'aucun agent de transport, ou personne qui en sera en possession, ne sera responsable pour toute perte ou dommage résultant des périls des lacs, de la mer ou d'autres eaux; d'explosions, d'éclat de chaudière, de bris d'arbres de couche, ne provenant pas de la négligence de l'agent de transport ou de tout défaut latent dans la coque, les machines ou les appareils, ou de collisions, d'échouement ou de tous autres accidents de la navigation ou de prolongation de voyage. Et tout vaisseau transportant tout ou partie des marchandises ici décrites pourra à sa guise s'arrêter aux ports intermédiaires, pour remorquer ou se faire remorquer, aider aux vaisseaux en détresse, et dévier de sa route dans le but de sauver des vies ou des marchandises.

Le terme "transport par eau" dans cet article ne doit pas être interprété comme comprenant les droits de déchargement ou de transport des wagons par bateaux passeurs à travers la rivière ou dans les ports des lacs ou autres, et la responsabilité pour le dit déchargement ou transport des wagons par bateaux passeurs sera déterminée par les autres articles ci-dessous.

Si les marchandises sont transportées d'après un tarif qui pourvoit à ce que tout agent de transport ou agents de transport qui seront parties au contrat seront responsables pour la perte provenant des périls de la mer, alors pour les dits agents de transport ou agent de transport, les dispositions de cet article seront modifiées suivant les dispositions du tarif, qui sera considéré comme incorporé dans les conditions de ce connaissement.

Article 10—Toute personne, soit propriétaire ou agent expédiant des explosifs ou des marchandises dangereuses sans avoir au préalable spécifié par écrit leur nature à l'agent de transport ou ses agents, sera responsable pour toute perte ou dommage causé par ces marchandises, et les dites marchandises peuvent être placées en entrepôt aux risques et dépens du propriétaire, ou détruites sans compensation.

Article 11—Toute altération, changement ou rature dans ce connaissement sera signé en marge par un agent de l'agent de transport qui l'a émis, et si non signé sera sans effet, et ce connaissement sera mis en force suivant sa teneur originale.

3. Il est de plus ordonné que la dimension du dit connaissement soit de huit pouces et demi (8½ pouces) de large par onze (11) pouces de long.

4. Il est de plus ordonné que le et après le 1er jour d'octobre 1909, les formules approuvées ci-après seront les seuls connaissements employés par toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada.

J. P. MABEE,

Commissaire en chef,

Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

'A'

FORMULE D'ORDRE DE CONNAISSEMENT APPROUVE PAR LE BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

N° de l'ordre.........
N° de l'expéditeur....
N° de l'agent.........

ORIGINAL DE L'ORDRE DE CONNAISSEMENT.

REÇU, sujet aux classifications et aux tarifs en vigueur à la date d'émission de cet original de connaissement, à....................19....
de.......................... les marchandises décrites plus bas, en bon ordre apparent excepté tel qu'indiqué (le contenu et les conditions du contenu des colis de marchandises non décrits) marquées, consignées et destinées, tel qu'indiqué plus bas, que la dite Compagnie s'engage à transporter à son endroit ordinaire de livraison à la dite destination, si elle est sur sa route, sinon de les délivrer à une autre messagerie sur la route à leur destination. Il est mutuellement entendu, quant à chaque messagerie de toutes ou d'une partie de ces marchandises pour toute ou une partie de la route à leur destination, et quant aux parties intéressées en aucun temps à toutes ou à une partie de ces marchandises, que tous les services seront sujets à toutes les conditions, imprimées ou écrites, ci-incluses (y compris conditions imprimées au verso), et qui sont acceptées par l'expéditeur et acceptées pour lui et ses ayants droit.

La remise de cet Original d'Ordre de Connaissement dûment endossé sera exigée avant la livraison des marchandises. L'inspection des marchandises mentionnées dans ce connaissement ne sera pas permise à moins que la loi le permette ou sans la permission signée au verso de ce connaissement ou sans un ordre écrit de l'expéditeur.

Le taux de fret de...à...est en cents par 100 lbs.

Si....fois 1ère't	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si spécial par......

Consigné à l'ordre de.. (Adresse postale—Pas pour la livraison.)
Destination..................................Province ou Etat de..........................Comté de..........................
Avertir...
A..................................Province ou Etat de..........................Comté de..........................
Route..Initiales du wagon..................................N° du wagon..........

No. de colis.	Description des articles et marques spéciales.	Pesanteur (sujette à correction.)	Classe ou tarif.	Colonne de pointage.	
....	....	....	....	....	Si les frais doivent être payés d'avance, écrivez "Pour être payés d'avance."..
....	....	....	....	....	Reçu $..........comme paiement d'avance sur marchandises décrites ci-contre.
....	....	....	....	....	.... Agent ou caissier.
....	....	....	....	....	Par..
....	....	....	....	....	(La signature ici ne reconnaît que le montant payé d'avance.)
....	....	....	....	....	Frais avancés $....................

....Expéditeur
Par...

....Agent
Par...

(Ce connaissement doit être signé par l'expéditeur ou l'agent de transport qui l'a émis.)

'B

FORMULE DE CONNAISSEMENT DIRECT APPROUVE PAR LE BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

CONNAISSEMENT DIRECT—ORIGINAL

NON NEGOCIABLE

N° de l'ordre.........
N° de l'expéditeur....
N° de l'agent.........

REÇU, sujet aux classifications et aux tarifs en vigueur à la date d'émission de cet original de connaissement, à ....19....
de..les marchandises décrites plus bas, en bon ordre apparent, excepté tel qu'indiqué (le contenu et les conditions du contenu des colis de marchandises non décrits) marquées, consignées et destinées, tel qu'indiqué plus bas, que la dite Compagnie s'engage à transporter à son endroit ordinaire de livraison, à la dite destination, si elle est sur sa route, sinon de la délivrer à un autre agent de transport sur la route de sa destination. Il est mutuellement entendu quant à chaque agent de transport de toute ou d'une partie de ces marchandises, pour toute ou une partie de la route à leur destination, et quant aux parties intéressées en aucun temps, à toutes ou à une partie de ces marchandises, que tous les services seront sujets à toutes les conditions, imprimées ou écrites, ci-incluses ici (y compris les conditions imprimées au verso), et qui sont acceptées par l'expéditeur et acceptées pour lui et ses ayants droit.

Le tarif de fret de...est en cents par 100 lbs.

Si.....fois 1ère't	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si,..Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si...Classe	Si Spécial par.......

Adresse postale—Pas pour la livraison.)

Consigné à l'ordre de...
Destination..............................Province ou Etat de..............................Comté de..................
Route..Initiales du wagon................N° du wagon.............

No de colis.	Description des articles et marques spéciales.	Pesanteur (sujette à correction).	Classe ou tarif.	Colonne de pointage.	
....	....	....	....	....	Si les frais doivent être payés d'avance, écrivez " Pour être payés d'avance.........................
....	....	....	....	....	Reçu $.........comme paiement d'avance sur marchandises décrites ci-contre..........................
....	....	....	....	....	Agent ou caissier.
....	....	....	....	....	Par.. (La signature ci-dessus ne reconnaît que le montant payé en avance.)
....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	Frais avancés $......................

....Expéditeur ....Agent.
Par.. Par..
(Ce connaissement doit être signé par l'expéditeur ou l'agent de transport qui l'a émis.)

ÉQUIPEMENT DES WAGONS À VOYAGEURS AVEC DES EXTINCTEURS CHIMIQUES.

Les compagnies de chemins de fer ayant fait des représentations au sujet des retards qui étaient survenus concernant l'observation des dispositions de l'ordre du 3 juillet 1907. Ordre nº 3238; après avoir entendu les compagnies de chemins de fer par l'intermédiaire de leurs représentants, l'ordre suivant a été émis le 4 mai 1909.

Ordre nº 6998.

Attendu que par ordre du Bureau nº 3238, daté le troisième jour de juillet 1907, amendé par l'ordre nº 4685, daté du cinquième jour de mai 1908, les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada, opérant un chemin de fer par la vapeur, reçurent l'ordre d'équiper leurs wagons à voyageurs avec des extincteurs chimiques dans le temps prévu dans le dit ordre du 3 juillet 1907, c'est-à-dire;

(*a*) Dans les wagons devant être construits à l'avenir pour être employés sur les dits chemins de fer; avant d'être employés comme tels.

(*b*) Dans les wagons en construction ou en réparation dans les ateliers; dans les six mois de la date de l'ordre.

(*c*) Dans les wagons actuellement en usage sur leurs chemins de fer respectifs; dans les dix-huit mois de la date de l'ordre;

Et attendu qu'il a été représenté au Bureau que des retards étaient survenus au sujet de l'exécution des dispositions du dit ordre;

Après avoir entendu la discussion de cette question en présence des conseils pour la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, et ce qui a été allégué par les conseils ci-dessus mentionnés et à leur requête.

Il est ordonné que le temps prévu dans le dit ordre nº 3238, daté le 3 juillet 1907, pendant lequel les compagnies de chemins de fer sont requises d'équiper leurs wagons à voyageurs avec des extincteurs chimiques, ainsi que dit ci-dessus, soit et est par les présentes prolongé ainsi qu'il suit:

(*b*) Les wagons en construction ou en réparation dans les ateliers; dans les six mois à partir du 4 mai 1908;

(*c*) Les wagons actuellement en usage sur leurs chemins de fer respectifs; dans les dix-huit mois à partir du 3 novembre 1908.

Et à l'égard de tous autres sujets, les dits ordres sont confirmés par les présentes.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.

CODE UNIFORME POUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS.—
RÈGLEMENTS CONCERNANT LES TRAINS.

Comme suite à de nombreuses réunions et beaucoup de discussions, le bureau a finalement approuvé un code uniforme de règlements concernant les trains de chemins de fer canadiens. Au sujet de cette question, le Bureau a émis l'ordre suivant approuvant le code uniforme:

LUNDI, le 12ème jour de juillet A.D. 1909.

Sur le rapport des officiers du Bureau, et après avoir entendu les représentants des compagnies de chemins de fer et de leurs employés, et en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par les articles 30, 268 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous les autres pouvoirs possédés par le Bureau en cette capacité:

Il est ordonné que les règlements concernant les trains ci-inclus marqués "A" et désignés comme le Code Uniforme proposé pour les chemins de fer canadiens soient, et ils sont approuvés par les présentes.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef
Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.

BARRIÈRES DE CHEMINS DE FER ET FOSSES GARDE-BESTIAUX.

Ainsi qu'il a été donné à entendre dans le dernier rapport annuel du Bureau au sujet de la circulaire nº 34 ci-incluse, il a été préparé un projet d'ordre qui a été soumis à la considération des compagnies de chemins de fer, et les termes de cet ordre furent étudiés à une séance du Bureau tenue à Ottawa le 4 mai 1909, alors que les différentes clauses du projet d'ordre furent discutées et les arguments à ce sujet soumis au Bureau. Subséquemment le Bureau a émis l'ordre suivant traitant de la question:

Dans le cas de plaintes contre les compagnies de chemins de fer pour non-observation des dispositions de la loi concernant les clôtures et les fosses garde-bestiaux, ainsi que les croisements sur les grandes routes publiques:

Après avoir entendu des plaintes de nombreuses personnes, corps publics et municipalités à l'effet que les compagnies de chemins de fer n'observent pas les dispositions de l'article 254 de la loi des chemins de fer, et que beaucoup d'ennuis sont causés par cette exemption pratique dans le paragraphe 4 dit article, et à la requête qui a été faite que le Bureau intervienne tel que prévu dans le dit paragraphe, et après avoir entendu ce qui a été dit au nom des compagnies de chemins de fer—

Il est ordonné que toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de ce Bureau devront, pour toute ligne de chemin de fer terminée, possédée ou opérée par elles, là où les terrains de chaque côté de la ligne ne sont pas enclos, habités ou cultivés:

1. Le ou avant le 1er janvier 1911, ériger et maintenir de chaque côté du croisement des clôtures d'une hauteur minima de 4 pieds 6 pouces, avec barrières tournantes aux croisements des fermes et de la hauteur minima ci-dessus, avec fermetures et gonds convenables. (2) Des fosses garde-bestiaux de chaque côté à chaque croisement de la route au niveau des rails: pourvu que les barrières à coulisse ou à claire-voie, construites avant le 1er février 1904, puissent être maintenues.

2. Les clôtures de chemins de fer, à chaque croisement de route, seront transformées en fosses garde-bestiaux de chaque côté de la route.

3. Toutes clôtures et fosses garde-bestiaux seront convenables et suffisantes pour empècher les bestiaux et autres animaux d'aller sur la voie du chemin de fer.

4. Quant aux lignes non encore complétées ou ouvertes au trafic, ou en cours de construction, toutes les dites compagnies devront—

(1) Eriger des clôtures, barrières, fosses garde-bestiaux, ainsi que dit ci-dessus, au fur et à mesure que les rails seront posés.

(2) Si elles ne sont pas encore ouvertes au trafic, alors les dites clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux cidessus mentionnées seront érigées et maintenues avant que le dit chemin de fer soit ouvert au trafic.

(3) Là où le chemin de fer est construit à travers des terres encloses, les compagnies de chemins de fer devront de suite construire toute barrière ou prendre toute autre disposition pour empêcher les bestiaux et autres animaux de se sauver des dites terres encloses.

5. Quant à toutes les lignes de chemins de fer complétées, possédées ou opérées, là où les terres d'un côté ou de l'autre de la ligne de chemins de fer sont encloses, habitées ou cultivées, la compagnie devra ériger et maintenir toute clôture, barrière ou fosse garde-bestiaux, et à tous égards se conformer à l'article 254 de la loi des chemins de fer, le ou avant le 15ème jour d'octobre 1909.

6. Quand il sera représenté au Bureau qu'il n'y a pas nécessité de placer une clôture ou de faire l'un ou l'autre des travaux mentionnés ci-dessus, alors les compagnies pourront s'adresser au Bureau pour être exemptées de construire des clôtures ou autres travaux, et ces dites exemptions pourront être telles que le Bureau le jugera convenable.

7. Tous les chemins de fer actuellement en exploitation devront dans le temps précité construire et maintenir des passages convenables aux grands chemins, excepté dans le cas où des ordres précédents établissant les responsabilités d'entretien en auront décidé autrement à tous les endroits employés comme passages, et de nouveaux sur les chemins qui seront de temps en temps ouverts et serviront au trafic.

8. Tous les chemins de fer non encore ouverts au trafic, ou construits ultérieurement, devront, avant d'être ouverts au trafic, construire et maintenir des passages convenables et appropriés à tous les points servant de passages et de nouveaux sur les chemins qui seront de temps en temps ouverts et serviront au trafic.

9. Tous tels passages devront être conformes aux conditions réglementaires du Bureau, en autant que ces conditions peuvent s'y appliquer, et qui sont les suivantes:

1. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Bureau, la largeur des chemins d'approche aux passages ruraux des voies ferrées sur les grandes routes, soit de vingt pieds de surface sur chemins concédés ou grandes routes, et de 16 pieds sur routes adjacentes ou chemins de forêts.

2. Qu'une clôture ou main courante haute de 4 pieds 6 pouces avec un poteau couvert (4 par 4 pouces), et au milieu une pièce de bois (1½ pce par 6 pces), avec une planche de 10 pouces solidement clouée au bas des poteaux pour empêcher la neige d'être chassée sur la voie élevée, soit construite de chaque côté de tout chemin d'approche à un croisement rural de chemin de fer, là où la hauteur est de 6 pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain adjacent, laissant toujours une surface routière de 20 pieds de large.

3. Que la largeur des chemins d'approche aux passages ruraux de chemins de fer, faits dans des tranchées, ne soit pas moindre que 20 pieds nets d'un bord à l'autre.

4. Que, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné par le Bureau, le planchéiage ou pavage, ou la blocaille recouverte de pierraille sur les croisements ruraux de chemins de fer sur les grandes routes (entre les rails et sur une largeur d'au moins 8 pouces sur leur côté extérieur), ait 20 pieds de long sur les chemins concédés et les grandes routes, et 16 pieds sur les routes adjacentes ou les chemins de forêt.

10. Permission peut être réservée à chaque compagnie de chemin de fer affectée par cet ordre de demander à proroger le temps pour s'y soumettre.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada.

La Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern a subséquemment demandé à un juge de la Cour Suprême le droit d'en appeler de la partie suivante de l'ordre:—

"Que toutes compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de ce Bureau, devront, pour toutes lignes de chemins de fer complétées, possédées ou

exploitées par elles, là où les terres, de l'un ou de l'autre côté de la ligne, ne sont pas encloses, habitées ou cultivées, le, ou avant le 1er janvier 1911, élever ou maintenir de chaque côté de l'emplacement de la voie, des clôtures d'une hauteur minima de quatre pieds six pouces avec des gonds, aux passages des fermes, de la hauteur minima susmentionnée, avec barrières tournantes et des fermetures convenables."

La demande a été accordée et l'appel a été entendu à la session de septembre et le jugement réservé. L'appel a réussi, en partie, les raisons suivantes ayant été données:—

PRÉSENTS:—Sir Charles Fitzpatrick, J. C., et Girouard, Davies, Idington, Duff, et Anglin, J.J.

Appel d'un Ordre du Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada, sur une question quant à la juridiction du Bureau.

La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, l'une des compagnies sujettes à la juridiction du Bureau des Commissaires des chemins de fer du Canada, a appelé d'un ordre par lequel, entre autres choses, il est requis que toutes les lignes de chemins de fer complétées, possédées ou exploitées par elle là où les terres de l'un ou l'autre côté de la voie ne sont pas encloses, habitées ou cultivées, le ou avant le 1er janvier 1911, érigent et maintiennent de chaque côté de l'emplacement de la voie, des clôtures avec des barrières tournantes aux passages de fermes, et que, quant aux lignes non encore terminées ou ouvertes au trafic, ou en cours de construction, là où le chemin de fer est en construction à travers des terres encloses, ce soit le devoir de la compagnie de chemin de fer de construire de suite telles clôtures ou prendre toutes autres dispositions pour empêcher les bestiaux et autres animaux de s'échapper des dites terres encloses. La question à décider était de savoir si oui ou non, en vertu de l'article 254 de la loi des chemins de fer ou autrement, le Bureau des Commissaires de chemins de fer du Canada avait juridiction de faire les dispositions que renferme l'ordre.

En donnant les raisons motivant cet ordre, l'hon. J. P. Mabee, commissaire en chef, a dit:—

"A chaque séance du Bureau, de Winnipeg à Victoria, des plaintes contre les compagnies de chemins de fer furent faites des barrières, ou plutôt des clôtures défectueuses ou du manque de clôtures le long de leur emplacement de voie, et de la non-observance de la loi concernant les fosses garde-bestiaux. D'innombrables plaintes pour le bétail tué et le refus d'en donner compensation ont été mises à jour. Il appert que dans de nombreux cas le bétail a été tué sur la voie, et que les fermiers ont eu peur de réclamer une compensation par crainte d'être entraînés dans un procès sans fin.

"Il semblerait peut-être qu'à tout prendre l'absence de clôtures le long de la voie est une plus fructueuse source de perte à l'éleveur et au fermier que les fosses garde-bestiaux ou autre.

"On a vu des cas dans lesquels ceux qui avaient charge de la construction des chemins de fer entraient sur les terres cultivées et encloses, brisaient les barrières, n'essayaient pas de clore les passages, laissant le bétail aller sur les grandes routes, faisant ainsi des dommages aux récoltes, et dans certains cas ce bétail fut tué sur la voie du chemin de fer à quelque distance. Les fautifs, dans ce cas-là, étaient-ils des entrepreneurs indépendants, des employés ou des officiers des compagnies de chemins de fer, cela n'a pas été dit, mais autant que ce Bureau en aura le pouvoir, il est déterminé à ce que cette conduite arbitraire et irraisonnable cesse.

La loi des chemins de fer est claire sur la question des clôtures et des fosses garde-bestiaux, et le temps est venu de faire quelque chose pour faire strictement appliquer ses dispositions.

"L'article 254 pourvoit ainsi qu'il suit:—

"La Compagnie devra ériger et maintenir sur le chemin de fer:—

"(*a*) Des clôtures d'une hauteur minima de quatre pieds six pouces de chaque côté du chemin de fer.

"(*b*) Des barrières tournantes dans les dites clôtures aux passages à niveau des fermes de la hauteur minima ci-dessus, avec des gonds et fermetures convenables, pourvu que les barrières tournantes et à claire-voie construites avant le 1er février 1904 puissent être maintenues, et

"(*c*) Des fosses garde-bestiaux de chaque côté de la route à chaque passage à niveau au même niveau des rails que la route.

"2. Les clôtures de chemins de fer, à chaque croisement de route seront transformées en fosses garde-bestiaux de chaque côté de la route.

"3. Les dites clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux seront convenables et suffisantes pour empêcher le bétail et les autres animaux d'empiéter sur le chemin de fer.

"4. Partout où le chemin de fer passe à travers toute localité dans laquelle les terres de chaque côté du chemin de fer ne sont pas encloses, ni cultivées ou habitées, la compagnie ne sera pas requise d'ériger et de maintenir les dites clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux, à moins que le Bureau n'en décide autrement ou ne l'ordonne."

"Il n'y a pas eu d'ordre du Bureau concernant les barrières à travers les terres non encloses ou non cultivées, et l'habitude des compagnies, autant que j'ai pu l'apprendre, a été de laisser leurs routes entièrement sans clôtures, jusqu'à ce que le ou les propriétaires contigus les aient érigées eux-mêmes, alors que le ou les dits propriétaires auraient dû demander à la compagnie d'ériger ses propres clôtures. Cependant, des cas ont été présentés dans lesquels les clôtures de côté avaient depuis longtemps été érigées, mais les barrières de la compagnie ne l'avaient pas été encore.

"Les compagnies ne nous ont pas donné de renseignements sur les montants payés par elles pour bétail tué sur leurs lignes ou le nombre de plaintes qu'elles ont contesté, mais d'après le nombre considérable de cas soumis à l'attention du Bureau pour lesquels aucune compensation n'a été accordée, la meilleure opinion peut-être est que le nombre des plaintes contestées dépasse considérablement le nombre de celles qui ont été réglées, et si non, les compagnies ont payé ainsi des sommes considérables qui auraient été bien mieux employées à protéger l'emplacement de leurs voies.

"Maintenant, les statuts définissent clairement les sortes de clôtures et de fosses garde-bestiaux qui doivent être construites; la clôture doit avoir au moins quatre pieds six pouces de haut et elle doit être, ainsi que les fosses garde-bestiaux, "convenable et suffisante" pour empêcher le "bétail et autres animaux" de passer sur la ligne de chemin de fer.

"Il est autant du devoir des compagnies d'élever des barrières contre les porcs qu'ils doivent le faire contre les chevaux, et cependant il n'a pas été prouvé qu'on ait essayé de le faire, et des cas ont été cités de fermiers ayant eu tant de porcs tués qu'ils avaient dû en abandonner l'élevage.

"Il semble que ce soit l'habitude au Manitoba, la Saskatchewan, dans certaines parties de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, d'enlever entièrement les fosses garde-bestiaux pendant l'hiver. Cela est fait, dit-on, pour faciliter le travail des chasse-neige. Aucun expert en matière de chemins de fer n'a prouvé que cette pratique était nécessaire, mais il a été démontré par beaucoup de fermiers de la Saskatchewan qu'il était plus important pour eux d'avoir les fosses garde-bestiaux en place pendant l'hiver que pendant toute autre saison, car pendant ces autres saisons leur bétail est pour la plupart dans les pâturages des collines sous la garde de bergers. De toutes façons, ces fosses garde-bestiaux ont été enlevées pendant les

mois d'hiver, sans autorité de le faire, et à moins qu'on ne démontre davantage qu'on ne l'a fait jusqu'à ce jour que l'on doit le faire, cette habitude doit cesser. De plus, les compagnies de chemins de fer doivent établir et maintenir des fosses garde-bestiaux qui doivent empêcher le bétail et les autres animaux de pénétrer sur les voies de chemins de fer. Ce sont les exigences de la loi, et je ne connais pas de raison pour qu'elles ne soient pas respectées.

"On a abusé des dispositions de l'article 4, et cette exemption statutaire d'élever des clôtures a donné occasion aux compagnies de se libérer de toute compensation dans d'innombrables cas de plaintes méritoires. On ne doit pas permettre que cet état de choses continue; cela cause de grands ennuis au public et est de peu ou d'aucun profit aux compagnies. Les conditions dans l'ouest ont grandement changé depuis que cette exemption a été accordée aux compagnies, et comme elles sont forcées à un certain moment d'ériger des barrières, j'émets clairement l'opinion qu'il n'y aura aucun ennui si ce moment est fixé pour eux au début même de leur entreprise.

"Je sais que dans diverses parties du pays, il n'y a actuellement aucune nécessité et il n'y en aura probablement jamais de la construction de clôtures. L'ordre formel peut contenir une restriction que les chemins de fer dont les lignes sont déjà construites peuvent demander que certaines sections de la route soient exemptes d'être sujettes aux dispositions de l'ordre, alors que, s'il est démontré par les conditions existantes qu'une telle action ne causera aucun ennui au public, le Bureau peut déclarer que cela peut être fait. La même ligne de conduite peut être suivie quand les chemins de fer sont en cours de construction, et quant à ces derniers, quand demande est faite d'ouvrir la ligne au trafic, les clôtures, fosses garde-bestiaux, passage à niveau des grandes routes et des fermes feront tous partie du travail nécessaire pour que la ligne soit complétée suivant les statuts et les règlements du Bureau, avant que permission soit accordée de mettre la ligne en exploitation. Je suis convaincu que cette règle de conduite sera, à la fin, moins coûteuse aux compagnies de chemins de fer, car l'érection de clôtures, barrières, etc., peut être effectuée au moment de la construction à un prix moins élevé que plus tard, sans parler de l'économie faite en évitant toute responsabilité pour les actions en dommages pour le bétail tué et les frais légaux pour défendre les causes, même en cas de réussite.

"On s'est plaint beaucoup que dans la construction des lignes de chemins de fer les passages à niveau des grandes routes restaient dans un état déplorable, causant de ce fait des inconvénients et des ennuis sans fin au public. Je confesse que je ne puis arriver à comprendre comment les droits des autres sont si entièrement méconnus, ni une conduite aussi égoïste et inconsidérée de la part des entrepreneurs de chemins de fer ou de ceux qui sont responsables de leur construction. Si ces travaux sont confiés aux entrepreneurs, les compagnies de chemins de fer peuvent aussi bien comprendre de suite qu'elles doivent insérer dans leurs contrats certaines dispositions qui forceront les entrepreneurs à traiter le public avec la décence ordinaire. Ce Bureau n'a aucun contrôle sur les entrepreneurs, et ne peut traiter qu'avec les compagnies de chemins de fer. Les passages à niveau de grandes routes peuvent être construits à moins de frais quand le nivellement est fait en même temps, et non après que la ligne est terminée, et en ce qui regarde les lignes non achevées, elles ne seront pas ouvertes au trafic, avant que tous les passages à niveau de grandes routes servant au transport ne soient dans les conditions requises par les règlements du Bureau. Quant aux chemins de fer qui sont maintenant en exploitatiou, tous les passages à niveau de grandes routes ouvertes au transport doivent être dans les conditions requises par les règlements, et ce d'ici un an de la présente date.

"Un projet d'ordre comprenant toutes les questions ci-dessus mentionnées peut être envoyé à toutes les compagnies, et son exécution discutée par elles à la réunion de mai du Bureau à Ottawa."

Il n'a pas semblé qu'il y ait eu aucune demande faite au Bureau concernant une certaine localité, ni que la nécessité d'élever des barrières sur une partie spécifiée d'une ligne particulière de chemin de fer ait été le sujet d'une enquête et ait été déterminée par le Bureau; et l'ordre, de par ses termes, s'appliquait à toute la Puissance du Canada et affectait tous les chemins de fer sujets à la loi des chemins de fer, S.R.C., 1906, ch. 37.

CHRYSLER, C. R., pour les demandeurs:—Le Bureau n'a aucun pouvoir d'édicter un ordre aussi général que celui-ci, mais doit traiter avec chaque localité, si une demande est faite la concernant. Article 25, Cyc. 1534, quant à la définition de la localité. Voir aussi: responsabilité quant aux barrières généralement, Cortese *vs* Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (1) ; Biddeson *vs* Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern (2) ; Phair *vs* Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern (3) ; Hunt *vs* Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (4) ; Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* Carruthers (5).

FORD, C. R., Sous-procureur général de la Saskatchewan, a appuyé l'ordre.

Le JUGE EN CHEF:—Les dispositions de l'ordre dont on se plaint, comme dépassant la juridiction du Bureau des Commissaires des chemins de fer sont entièrement expliquées dans l'opinion de M. le juge Anglin. La question qui doit être décidée dans cet appel est de savoir si, d'après l'article 254 de la loi des chemins de fer, ou autrement, le Bureau a juridiction pour faire de telles dispositions. Cet article (article 254, par. 1) impose à toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Parlement du Canada l'obligation générale d'ériger et de maintenir des clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux devant être construites suivant certaines conditions expliquées en détail dans cet article.

Une exception à l'obligation générale contenue dans le paragraphe 1 est faite dans le paragraphe 4 du même article 254 quant à

et la localité dans laquelle les terres d'un côté ou de l'autre du chemin de fer ne sont pas encloses, ou sont cultivées ou habitées.

Dans une telle localité, la compagnie n'est pas sujette à l'

(1) 7 *Can. Ry. Cas.* 345.
(2) 7 *Can. Ry. Cas.* 17.
(3) 5 *Can. Ry. Cas.* 334.
(4) 18 *Man. R.* 603.
(5) 39 *Can. S. C. R.* 251.

obligation générale d'ériger et de maintenir des clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux à moins que le Bureau n'en décide et n'en ordonne autrement. L'expression "toute localité" ne veut pas dire tout le Canada. Le mot localité, précédé du mot "toute", donne l'idée d'une portion du territoire canadien renfermée dans une certaine étendue. En émettant cet ordre, le commissaire en chef prétend que le Bureau des chemins de fer a le pouvoir de faire un ordre général applicable à tout le Canada, indépendamment des localités, et il dit:—

> "On a abusé des dispositions de l'article 4, et cette exemption statutaire d'élever des barrières a été exploitée par les compagnies pour se libérer de donner des compensations dans d'innombrables cas de plaintes méritoires. Nous ne pouvons pas permettre à cet état de choses de continuer; cela crée de grandes difficultés au public et est de peu ou d'aucun profit aux compagnies de chemins de fer. Les conditions dans l'ouest ont grandement changé depuis que cette exemption a été accordée aux compagnies, et, comme elles sont forcées à un certain moment d'ériger des clôtures, j'émets clairement l'opinion qu'il n'y aura aucun ennui si ce moment est fixé au moment même de l'entreprise. Je sais que dans diverses parties du pays il n'y a actuellement aucune nécessité et il n'y en aura probablement jamais, de la construction de clôtures. L'ordre formel peut contenir une restriction que les che-

mins de fer dont les lignes sont déjà construites peuvent demander que certaines sections de la route soient exemptes d'être sujettes aux dispositions de l'ordre, alors que, s'il est démontré par les conditions existantes qu'une telle action ne causera aucun ennui au public, le Bureau pourra l'accorder. La même ligne de conduite peut être suivie quand les chemins de fer sont en cours de construction, et quant à ces derniers, lorsque demande est faite d'ouvrir la ligne au trafic, les clôtures, fosses garde-bestiaux, passages à niveau des grandes routes et des fermes, feront tous partie du travail nécessaire pour que la ligne soit complétée suivant les statuts et les règlements du Bureau avant que permission soit accordée de mettre la ligne en exploitation. Je suis convaincu que cette règle de conduite sera, à la fin, moins coûteuse aux compagnies de chemins de fer, car l'érection de clôtures, barrières, etc., peut être effectuée au moment de la construction, à un prix moins élevé que plus tard, sans parler de l'économie faite en évitant toutes responsabilités pour les actions en dommages résultant du bétail tué ainsi que les frais légaux pour défendre les procès, même en cas de réussite."

J'émets l'opinion que l'ordre d'élever des clôtures dans toute localité sans exception doit être édicté avec une discrétion judicieuse, ou avec preuves à l'appui, c'est-à-dire que la Commission doit comme question de fait être d'avis qu'en ce qui concerne une certaine localité, la compagnie n'a pas le droit à l'exemption statutaire. L'intention du Parlement était bien évidemment d'exempter de l'obligation générale d'élever des clôtures dans toute localité là où les terres à travers lesquelles passe la ligne de chemin de fer "n'étaient ni encloses, ni cultivées ou habitées," présumant que dans les endroits où de telles conditions étaient en existence, les clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux n'étaient pas nécessaires. Le Commissaire en chef donne comme raison pour émettre cet ordre que

> comme elles (les compagnies de chemins de fer) sont forcées à un certain moment de construire des clôtures,

probablement parce que, à ce moment, les terres adjacentes seront habitées ou cultivées, en attendant les compagnies n'ont pas droit au bénéfice d'exception créé en leur faveur par le Parlement et ce malgré que le Commissaire sache

> que dans différentes parties du pays il n'y a aucune nécessité, et il n'en existera probablement jamais aucune, de l'érection de clôtures.

L'ordre de construire des barrières à une époque à laquelle le commissaire admet qu'elles ne sont pas requises et à des endroits où la nécessité, selon l'opinion du commissaire, ne s'en fera jamais sentir, est selon mon opinion *"ultra vires"* de la part de la Commission. La loi indique clairement que chaque cas individuel doit être considéré avant qu'un ordre soit émis à son sujet. Faire un règlement général obligeant les compagnies à élever des clôtures et leur imposant l'obligation de se procurer et de fournir l'évidence en ce qui concerne l'absence de nécessité d'érection de clôtures afin d'obtenir le bénéfice de l'exemption créée en leur faveur est changer complètement la politique de la loi.

Quant aux lignes non encore complétées ou ouvertes au trafic ou en cours de construction, j'émets l'opinion que les commissaires ont juridiction pour obliger tous chemins de fer, où ils passent à travers des terres encloses, à élever des barrières ou prendre toutes autres mesures nécessaires pour empêcher le bétail ou tout autre animal de passer, soit que les trains circulent sur la ligne ou que cette dernière soit simplement en cours de construction.

Je partage, quant à cette partie de l'ordre, la conclusion adoptée par sir Louis Davies.

GIROUARD, J.—Je pense que l'appel devrait être renvoyé en tous points, excepté en ce qui concerne les clôtures et fosses garde-bestiaux sur les terres de l'un ou l'autre côté de la ligne du chemin de fer non encloses ou non habitées ou cultivées, à moins que "dans toute localité" le Bureau ait donné un ordre con-

traire. On ne me demande pas d'exprimer une opinion sur la signification exacte des mots " toute localité ", que cela réfère à une province, à un district ou tout endroit dans toute province; il est suffisant pour moi de dire que ces mots ne signifient pas le Dominion tout entier. L'ordre du Bureau semble raisonnable et même sage, mais il est trop général et devrait être émis par le Parlement du Canada, qui seul peut changer l'intention exprimée dans l'article 254, par. 4 de la loi des chemins de fer. Autrement, je suis d'accord avec le Bureau.

L'appel est par conséquent accordé en partie et renvoyé en partie, sans frais.

DAVIES, J.—Ceci est un appel portant défi à la juridiction du Bureau des Commissaires de chemins de fer concernant le droit d'émettre l'ordre général No 7473 ordonnant en substance que sur toutes les lignes de chemins de fer complétées et possédées ou exploitées par des compagnies, à partir du ou avant le 1er janvier 1911, là où les terres de l'un ou l'autre côté de la ligne de chemin de fer ne sont ni encloses, ni habitées ou cultivées, soient érigées et maintenues

> de chaque côté de la voie des clôtures d'une hauteur minima de 4 pieds 6 pouces, avec des barrières tournantes aux passages à niveau des fermes, etc.,

et aussi ordonnant, en ce qui regarde les lignes de chemins de fer non terminées ou non ouvertes au trafic, que là où ces lignes sont en construction à travers des terres encloses, ce serait le devoir de la compagnie

> de construire immédiatement toutes barrières ou prendre toutes autres mesures pour empêcher le bétail ou autres animaux de s'échapper des dites terres clôturées.

Après mûre considération, j'en suis arrivé à la conclusion que cette partie de l'ordre qui requiert toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction du Bureau et possédant ou exploitant des lignes terminées passant à travers des terres " qui n'étaient pas encloses, habitées ou cultivées d'un côté ou de l'autre de la ligne du chemin de fer", de construire et de maintenir de chaque côté de la voie des clôtures d'une hauteur minima de 4 pieds 6 pouces, excède la juridiction du Bureau.

La détermination de cette question tourne autour de la construction de l'article deux cent cinquante-quatre de la loi des chemins de fer de 1906. Cet article, après avoir imposé une obligation à la compagnie de voir à la construction et au maintien de clôtures et barrières tournantes aux passages à niveau de fermes et des fosses garde-bestiaux aux passages à niveau de grandes routes, contenait un quatrième paragraphe qui se lit ainsi:—

> " Chaque fois que le chemin de fer passe par toute localité, dans laquelle les terres sur un côté ou l'autre de la ligne ne sont ni encloses, ni cultivées ou habitées, la compagnie, à moins que le Bureau n'en décide ou n'en ordonne autrement, ne sera pas requise de maintenir et ériger les dites barrières, clôtures et fosses garde-bestiaux.

Le langage de cet article est malheureusement obscur et ambigu.

Je comprends que cela réfère au passage d'une ligne de chemin de fer à travers une localité dans laquelle les terres de l'un ou de l'autre côté de la voie ne sont ni encloses, ni habitées ou cultivées. Dans de tels cas, c'est-à-dire ce que l'on appelle généralement les endroits sauvages ou les endroits incultes, ou la prairie, ou la forêt, terres non encloses, non habitées et non cultivées, le devoir des compagnies d'élever des barrières n'existera pas à moins que le Bureau n'en décide ou n'en ordonne autrement. Il me semble que de l'insertion des mots " toute localité " qui gouvernent ou contrôlent ce paragraphe, que l'intention du Parlement n'était pas de conférer un pouvoir général d'imposer l'obligation d'élever des clôtures sur ces terres spéciales aux compagnies, sans parler des recherches ou de l'enquête préliminaire à leur sujet et la nécessité d'élever des clôtures provenant de conditions spéciales que l'enquête peut faire découvrir, mais un pouvoir spécial pouvant être exercé vis-à-vis de toute localité au sujet de laquelle le Bureau aime-

rait à faire enquête. Le Parlement, sagement, sans doute, n'a pas défini ce qui était entendu par localité. Cela aussi a été laissé au Bureau. On a laissé le soin de décider si ce devait être dix milles ou cent milles de longueur. Aussi, soutiendrais-je que le Bureau a juridiction pour s'enquérir au sujet de toute étendue de terres et des conditions existant dans l'article mentionné, et après cette enquête, ordonner toutes clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux qui dans son jugement seront nécessaires et désirables.

Mais il doit être évident tant par l'apparence de l'ordre ou par tout autre registre des procédures où on peut justement déduire que le Bureau exerçait ses pouvoirs en ce qui concernait certaine localité définie, et n'émettait pas simplement un ordre général couvrant toutes les localités dans le Canada tout entier à travers lesquelles passent tous les chemins de fer sujets à sa juridiction. Un tel ordre serait pratiquement un acte de législation en lui-même et non l'exercice de droits définis et limités donnés par le Parlement. Dans mon opinion, le Parlement n'a pas eu l'intention de déléguer au Bureau le pouvoir de légiférer, mais un pouvoir général très large et sans doute désirable d'imposer des obligations aux compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les clôtures dans certaines étendues de terres appelées " localités ", desquelles obligations les statuts les exemptèrent jusqu'à ce que le Bureau en ait ordonné autrement. Le Parlement avait évidemment l'intention en limitant l'exercice de ce pouvoir aux " localités ", qu'il n'en serait pas fait usage à moins et jusqu'à ce que le Bureau, ayant examiné ou étudié les conditions, détermine qu'elles sont telles qu'elles requièrent l'exercice de ses pouvoirs, en tant que la localité dont il s'agit est concernée. On ne prétend pas qu'une telle enquête nécessairement antérieure justifiant un pouvoir général comme celui qui est actuellement considéré ait été faite. En vérité, le contraire semble être un fait accompli.

En ce qui regarde cette partie de l'ordre relative aux lignes non terminées ou ouvertes au trafic ou en cours de construction, là où le chemin de fer est construit à travers des terres encloses, et qui ordonne à la compagnie de chemin de fer de

> " construire immédiatement toutes clôtures ou prendre tous autres moyens qui (sic) empêcheront le bétail ou les autres animaux de s'échapper des dites terres clôturées ".

J'émets l'opinion que le Bureau avait juridiction d'émettre cet ordre enjoignant la construction immédiate de clôtures ou autres travaux jugés par lui nécessaires et suffisants. La critique du texte de cet ordre en particulier faite par Anglin, J. (dont je partage la conclusion), et qui suggère un changement dans la rédaction du texte est, je crois, juste. Si les termes de la loi sont respectés et les mots à la fin du paragraphe 3 de l'article 254, c'est-à-dire " d'aller sur la ligne de chemin de fer " suivis à la lettre et substitués à ceux insérés dans l'ordre, c'est-à-dire " échappant des dites terres clôturées", je crois que beaucoup de difficultés concernant sa mise en force seront à l'avenir évitées.

IDINGTON, J.—Je crois que cet ordre excède la juridiction du Bureau des Commissaires des chemins de fer.

La loi des chemins de fer, par l'article 254, prescrit les obligations des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les clôtures.

Ce sujet n'est traité dans aucune autre partie de la loi, excepté dans l'article 242, paragraphe 2, et cette partie relative aux fosses garde-bestiaux à laquelle je réfère présentement.

Le paragraphe 4 se lit ainsi:—

> Partout où le chemin de fer passe à travers toute localité dans laquelle les terres d'un côté ou de l'autre du chemin de fer ne sont pas encloses ou cultivées ou habitées, la compagnie ne sera pas requise d'ériger et de maintenir les dites clôtures, barrières et fosses garde-bestiaux à moins que le Bureau n'en décide ou n'en ordonne autrement.

C'est par cette exception insérée dans la clause et par elle seule qu'il est donné au Bureau le pouvoir de s'occuper de cette question de clôtures à travers
toute localité dans laquelle les terres d'un côté ou de l'autre de la ligne de chemin de fer ne sont pas encloses ou cultivées ou habitées.

Pour apprécier convenablement la nature et l'étendue de la question et des devoirs du Bureau et de la juridiction qui lui est donnée en vertu seulement de ces mots d'exception, car tout repose sur cette exception, j'ai cherché dans la loi pour trouver si et comment de telles phrases d'exception étaient employées quelque part ailleurs.

J'ai également essayé de trouver jusqu'à quel point et dans quel cas et de quelle manière est accordé un pouvoir législatif général ou un pouvoir spécifique de réglementation.

Car, par sa nature, cet ordre doit s'appuyer sur les pouvoirs législatifs du Bureau, qui sont tout à fait distincts de ses pouvoirs judiciaires et administratifs.

Leur pouvoir de législation n'est pas confiné aux sujets indiqués dans l'article de la loi, tout étendus qu'ils le sont, mais en beaucoup d'endroits il s'étend d'une manière spécifique, soit expressément, soit impliqué en termes très clairs sur une grande variété de sujets.

Par exemple, dans les sujets secondaires de pratique et de procédure dans l'article 31, et où et comment les plans doivent être enregistrés, tel qu'il est requis par les articles 164 et 165 et beaucoup d'autres, tous relevant de la direction des affaires du Bureau, le pouvoir de législation est expressément accordé, quoique d'après la nature de chacun des dits sujets, les dits pouvoirs eussent pu être simplement et nécessairement laissés sous-entendus, si toutefois il devait en être donné.

Et alors, d'un caractère plus important et de plus en plus distinctement législatif, nous trouvons que l'article 264 implique par sa teneur un pouvoir général d'ordonner certaines choses relatives à l'équipement des wagons et des locomotives, et permettant l'adoption, en termes précis, d'une réglementation générale suspendant de temps en temps la soumission à certaines dispositions de cet article.

Nous trouvons aussi des exemples dans l'article 269 qui permettent de faire des règlements pour le mouvement des trains; l'article 284, paragraphe 4, qui semble impliquer l'adoption de règlements généraux pour le transport des marchandises; l'article 321, quant à la classification du trafic; article 340, quant à la limite de responsabilité ou le droit de passer contrat pour ce transport; article 357, quant à la publication des tarifs, et l'article 400, quant à l'augmentation des droits dans une certaine classe de cas.

Ce sont quelques-uns des nombreux cas de même nature couvrant de nombreuses sphères d'action et mélangés pour ainsi dire en certains cas avec de nombreuses dispositions statutaires sur des sujets semblables.

C'est ce caractère particulier de cette loi qui attire mon attention.

Là où le Parlement s'est aperçu qu'il n'avait pas réussi à couvrir tout cas qui pouvait se présenter inopportunément, il a conféré explicitement ou accordé en termes très clairs un pouvoir législatif pour couvrir les omissions que l'expérience pouvait trouver nécessaires. Quelle induction convenable peut-on tirer, si ce n'est que là où le pouvoir législatif, comme d'après les cas précités, n'est pas clairement accordé, c'est qu'il ne doit pas être exercé.

Puis nous avons les nombreuses exceptions, quelquefois légèrement variées dans leur teneur, de la même nature que celles couvertes par l'exception sous considération.

Par exemple, l'article 180, paragraphe 5, emploie l'expression " excepté par permission du Bureau ". Article 236, " à moins qu'autrement ordonné par le Bureau ". Article 242, "à moins que le Bureau n'en ordonne autrement ".

Je trouve dans ces exemples deux méthodes différentes et distinctes de traiter les questions sous le contrôle du Bureau.

Là où la question doit être réglée par législation, le Parlement a uniformément trouvé nécessaire de le faire et en a distinctement conféré le pouvoir. Là où il a été supposé que le Bureau agirait dans sa capacité judiciaire ou administrative, alors dans de nombreux cas nous trouvons que

" à moins que le Bureau n'en ordonne autrement " ou son équivalent. Là l'expression est " ordonne ",

même plus clairement, je pense, indiquant une décision plus spécifique.

Puis nous avons la " localité " dont on a parlé et dont il y doit y avoir beaucoup. C'est sûrement la claire intention que les mots " à moins que le Bureau n'en ordonne autrement " à la fin de la phrase soient placés là pour se rapporter à la partie antérieure de la phrase limitée par le mot " localité ".

Il semble que cela ait été l'intention de confiner " l'ordre " à chaque localité comme sujet ou endroit à propos duquel une enquête devra être tenue et une action prise.

Je n'ai pas de doute que plus d'une de celles-là pouvaient être comprises dans un seul ordre.

L'ordre ainsi fait est, je pense, clairement d'un caractère législatif.

C'est une nouvelle édition du projet de l'article. Cela jette sur les compagnies de chemin de fer le fardeau onéreux dont les avait débarrassé le Parlement, puis pourvoit à une application spéciale et à un recours à son sujet.

Je suis enclin à penser que cela est plus d'accord avec le bon sens, le sens commun et pratique, si je puis m'exprimer ainsi, que le plan de la loi.

Cependant il est distinctement législatif dans son caractère et précisément là où la phrase employée n'est pas apte à conférer de tels pouvoirs et là où aussi la phrase en son entier ne comporte pas une action de cette sorte, mais son caractère judiciaire et administratif relatif à un cas spécifique quand il se présente.

Je ne peux pas assigner de caractère législatif à la phrase sans conduire à des absurdités possibles ou au moins à des contradictions quand nous considérons son emploi ailleurs.

Une autre considération a du poids avec moi, et c'est celle-ci. Quand une loi spécifique ou un sujet a été traité par le Bureau, et une question soulevée quant à sa juridiction par un appel fait ici, notre décision règle la question à moins d'un appel au Conseil Privé par ceux qui sont concernés.

Dans le cas de tout excès de juridiction relatif à quelque pouvoir législatif ou l'affirmation de ce pouvoir là où il n'en existe aucun, et quand la juridiction n'est pas attaquée ou maintenue par nous, sans prévoyance, personne n'est suffisamment concerné pour porter la question à la cour d'appel finale. Ceux qui sont indirectement concernés peuvent attendre quelque cas d'accident spécifique pour soulever la question et la porter comme essai devant le Conseil Privé, avec, comme conséquence, des résultats peu désirables si la juridiction est maintenue, à moins qu'une signification plus étendue que celle que je lui accorde soit donnée à l'article 56, paragraphe 9.

A moins que le pouvoir législatif ne soit clair, il est préférable qu'il soit rendu plus clair, ou en cas de doute, que sentence soit rendue (comme dans les questions qui nous concernent) contre la juridiction.

La question de pouvoir en ce qui concerne les clôtures là où la construction est à se faire semble plus clairement que l'autre en dehors de la juridiction du Bureau.

La suggestion que ces ordres pouvaient s'appuyer sur l'article 30, paragraphe (9) n'est pas soutenable. Le fait que les fosses garde-bestiaux sont nommées et les clôtures omises est sûrement assez pour n'en pas parler. Il est question des fosses garde-bestiaux aussi bien que des clôtures dans l'article 254. Mais la question de savoir quelle était la meilleure sorte de fosses garde-bestiaux a longtemps agité ceux

qui étaient concernés et très probablement les agite encore. Il était nécessaire de donner au Bureau le pouvoir de décider la forme spécifique ou le genre de fosses garde-bestiaux, et insister si le besoin s'en faisait sentir sur leur adoption par les compagnies quand cela était possible, vu qu'elles pouvaient naturellement se montrer peu désireuses de changer toutes leurs vieilles manières de les ériger.

Au sujet des clôtures, aucune question de ce genre ne s'est présentée à l'idée de qui que ce soit. Sans doute on a pensé que cette question était entièrement réglée et qu'il n'y avait plus aucun besoin de législation à ce sujet.

Il me semble que l'appel doit être accordé.

Duff, J. (dissident)—La validité de la seconde des dispositions attaquées dépend de la rédaction du quatrième paragraphe de l'article 254, lu, naturellement, avec les autres dispositions de la loi qui peuvent apporter de la lumière sur son objet. L'effet de l'article entier (254) me paraît être celui-ci: Le territoire à travers lequel tout chemin de fer passe, en ce qui concerne l'article sous considération, se compose de deux classes de localités; premièrement, celles dans lesquelles les terres des deux côtés de la ligne du chemin de fer ne sont ni encloses et habités, ni encloses et cultivées; et deuxièmement, les localités dans lesquelles certaines des terres d'un côté au moins de la ligne du chemin de fer tombent dans l'une ou l'autre de ces catégories; et le règlement impose à la compagnie de chemin de fer l'obligation de maintenir des clôtures, fosses garde-bestiaux et passages à niveau de fermes dans la classe des localités en dernier lieu mentionnée, et n'impose pas cette obligation à la première classe mentionnée. Ceci n'est pas cependant toutes les dispositions de la loi. L'obligation absolue d'élever des clôtures quand le chemin de fer passe à travers une localité de la deuxième classe n'est que le minimum irréductible de cette sorte de protection pour le public ordonnée par la loi; en ce qui concerne la première classe de localités, une telle obligation n'est pas imposée; mais la question entière d'élever des clôtures, etc., dans de telles localités, est réservée à la direction du Bureau des Commissaires des chemins de fer.

Cette partie de l'article est celle sur laquelle le Bureau des Commissaires de chemins de fer semble avoir agi, et quoique (en tant que mes savants confrères pensent que cela est erroné) je dois naturellement avoir tort, je ne puis professer de garder aucun doute réel que le Bureau a interprété correctement l'intention de la législature.

Le but contraire du paragraphe 4, énoncé par M. Chrysler, est que le Bureau a le pouvoir d'édicter un ordre en vertu du paragraphe 4, en ce qui concerne les sujets qui ne sont traités que lorsqu'il y a eu satisfaction judiciaire sur toutes les considérations spéciales pour une localité spéciale, que toutes les mesures que la loi a pourvues sont nécessaires. Je donnerai brièvement mes raisons pour penser que cette interprétation n'est pas admissible, et les bases sur lesquelles je pense que l'opinion du Bureau des Commissaires des chemins de fer devrait être approuvée apparaîtront au fur et à mesure de mon exposé.

Dans toute opinion suggérée du pouvoir en question, on ne voit pas immédiatement sur quel principe l'exercice de ce pouvoir peut être décrit comme l'exercice d'une fonction judiciaire. Assumant que l'autorité soit confinée à la promulgation d'ordres et instructions applicables seulement à un chemin de fer spécifié et à une localité définie, il est encore tout à fait évident qu'en déterminant dans un certain cas si tel ordre ou telles instructions seront ou non données, le Bureau n'agit pas sur un règlement, un principe ou une règle modèle prescrite par les statuts ou toute autre autorité; il agit seulement d'après les principes et les modèles tels que conçus dans l'exercice de son propre jugement et tels qu'il les a conçus. Et ce n'est pas tout. Un ordre du Bureau d'après cette ordonnance, assumant que ce soit un ordre spécifique dans le sens mentionné, change actuellement la loi gouvernant le cas spécifique dont il s'agit. La compagnie n'étant, avant cet ordre, sous aucune obligation d'élever des clôtures devient—seulement

en conséquence de l'ordre lui-même—sujette à une obligation de le faire; et l'ordre lui-même—quand il est publié de la manière prescrite—a, en vertu de l'article 31, la même force que s'il était inséré dans la loi des chemins de fer. L'ordre, en un mot, ne donne pas simplement naissance à un devoir légal pour un individu ou un corps déterminé d'individus, mais constitue une ordonnance pour violation de laquelle la compagnie est sujette aux mêmes conséquences que si elle se trouvait dans la loi elle-même.

De tels commandements spécifiques (en tant que distincts des règles et règlements gouvernant tous les cas inclus dans la description générale), quoique généralement classés comme " administratifs " par les officiers en loi, sont strictement législatifs par leur caractère. Il peut y avoir sans doute des cas dans lesquels il serait difficile de tirer une ligne exacte entre les fonctions qui dans ce sens sont administratives et celles qui sont judiciaires. Cependant, la grande distinction entre une fonction qui consiste à déterminer ce que devra être la loi dans le futur (soit qu'elle gouverne un ou plusieurs cas) et celle qui se limite à l'application d'un règlement général déjà existant d'un principe ou d'une règle en un cas particulier, est une distinction bien marquée et bien familière. On en voit un exemple admirable dans cette phrase d'un jugement de la Cour Suprême des Etats-Unis dans le cas de " l'Interstate Commerce Commission *vs.* Cincinnati, New Orleans and Texas Pacific Railway Company (1), page 499:

> C'est une chose de chercher si les prix qui ont été demandés et perçus sont raisonnables—cela est un acte judiciaire; mais une chose entièrement différente de prescrire des prix qui seront appliqués dans le futur—cela est un acte législatif;

et il semble que cela n'est pas difficile à appliquer dans le cas actuellement devant nous.

Tel étant le caractère de l'autorité à exercer, est-ce que son exercice est limité de la manière indiquée;

> c'est-àdire, est-ce que tout ordre qui lui est soumis doit être confiné à son application à un chemin de fer spécifié ou à une localité déterminée.

Considérant d'abord les termes du paragraphe lui-même il est immédiatement apparent qu'en regardant seulement le sens grammatical des mots employés, l'autorité du Bureau de " autrement ordonner ou régler " n'est en aucune sorte sujette à une telle limite. Y a-t-il des bases pour l'impliquer? Je ne pense pas qu'il y en ait. D'après la rédaction, il est évident qu'avant d'exercer son autorité dans tout cas particulier, le Bureau doit d'abord déterminer et définir la localité au sujet de laquelle l'ordre doit être émis.

Sa juridiction supposée doit s'appuyer sur l'exactitude de son propre but, que la localité ainsi définie est une localité rentrant dans la signification de l'article — la notion de " localité " n'ayant aucune sorte de pertinence, excepté dans ce cas. Maintenant, le plus superficiel examen de l'article révélera les embûches semées sur le chemin d'une autorité exerçant une juridiction qui s'appuie sur de telles conditions. Qu'est-ce que c'est qu'une " localité " suivant la signification de ce paragraphe? Que sont les " considérations locales "?

Prenez par exemple un chemin de fer passant à travers une suite de localités, les unes tombant sous le paragraphe 4, tandis que pour les autres, le paragraphe 1 sera applicable, et que le Bureau considère qu'il est désirable que la ligne soit clôturée à travers toutes ces localités. Le Bureau a le pouvoir de mettre en force le paragraphe 1 par un ordre nécessitant l'érection de clôtures dans les localités auxquelles il s'applique, et d'édicter un ordre similaire concernant les autres localités sous le paragraphe 4. En d'autres mots, le Bureau a le pouvoir d'ordonner l'érection de clôtures sur la ligne toute entière, et a déterminé qu'il était désirable qu'il en soit fait ainsi. Suivant la rédaction disputée, c'est là que les difficultés du Bureau commencent. Afin de donner suite à sa détermination il doit, suivant ses

intentions, reconnaître et définir, dans une série d'ordres séparés, les limites exactes des localités envers lesquelles il exerce son autorité d'après le paragraphe 4. Ayant, d'après hypothèse, en mettant en force le paragraphe 1 ou exerçant le pouvoir conféré par le paragraphe 4, l'autorité d'ordonner la construction de clôtures sur toute la ligne et ayant déterminé de le faire, le Bureau n'est plus capable d'exercer de suite tous ses pouvoirs par la promulgation d'un seul ordre, mais doit, comme condition de sa juridiction, d'abord commencer par séparer les localités tombant sous le paragraphe 4—en même temps qu'une erreur dans le travail de classification serait dans tout cas particulier fatal à la validité de l'ordre.

Il est évident qu'une telle construction doit en pratique donner naissance à beaucoup d'incertitude en ce qui concerne l'application de l'ordonnance, et préparer un champ à beaucoup de controverses préliminaires sur l'autorité du Bureau dans des cas particuliers, tant, en effet, que je crains que cela privera les dispositions de la loi de toute sorte d'efficacité. Je considère cela comme un axiome de ne jamais s'exprimer dans une ordonnance statutaire de manière à nuire au but de l'ordonnance telle que présentée par les mots qui la composent et sur cette base seule la suggestion faite n'est pas, je le pense, admissible.

On doit observer de plus que le sujet de la réglementation concernant les constructions sur un chemin de fer en ce qui concerne la sécurité publique est traité dans un autre article de la loi, article 30 (*g*), qui confère au Bureau, en ce qui concerne les dites constructions et la protection de la propriété et du public, les pouvoirs les plus larges de réglementation générale. Les termes de cette disposition sont certainement assez étendus pour embrasser le sujet d'érection de barrières et de fosses garde-bestiaux, et le sujet des fosses garde-bestiaux est spécialement mentionné. Aucun doute que le premier paragraphe de l'article 254, dans son champ d'opérations, déplace l'autorité conférée par l'article 30 (*g*), en tous cas en ce qui concerne la question des clôtures; mais le paragraphe 4 doit, je pense, être lu avec la disposition antérieure, et en lisant les deux ensemble, la construction la plus naturelle des mots " à moins que le Bureau ne règle ou n'ordonne autrement " semble être que les localités auxquelles s'applique le paragraphe 4, ou en d'autres mots les localités non sujettes au paragraphe 1 sont, en ce qui concerne les sujets mentionnés, réservées à l'action du Bureau dans cet exercice des pouvoirs généraux qui lui sont donnés par l'article 30 (*g*). Si cela est le but véritable, il n'y a pas de doute que la rédaction des ordres du Bureau, les circonstances dans lesquelles ils devront être édictés, et par quelles considérations, en les édictant, le Bureau est poussé, doivent toutes dans le sens le plus large être déterminées par le Bureau lui-même.

Quant à la première disposition, je pense que d'après la loi telle qu'elle est actuellement, il y a en ce qui concerne les localités tombant dans le rayon du premier paragraphe une obligation sans réserve d'élever des clôtures. La disposition, cela est vrai, est rédigée de manière à inclure aussi bien les localités comprises dans le paragraphe 4, mais en vue de ce paragraphe déjà mentionné, la disposition n'est pas, en raison de la généralité de ses termes, sujette à objection.

En conséquence, je renverrais l'appel avec les frais.

ANGLIN, J.—Le chemin de fer Canadian-Northern en appelle, en ce qui le concerne, contre un ordre général édicté par la Commission des chemins de fer, *proprio motu*, lequel ordre stipule entre autres choses que:

> (*a*) Toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de cette Commission devront, quant aux lignes de chemins de fer terminés,—qui leur appartiennent ou qu'ils exploitent, quand les terres de chaque côté du chemin de fer ne sont pas clôturées, habitées ou améliorées, le ou avant le 1er janvier 1911,—ériger et maintenir de chaque côté de la ligne des clôtures d'une hauteur minimum de quatre pieds six pouces, avec des barrières tournantes aux passages des fermes, avec la susdite hauteur minimum, et pourvues de gonds et de fermetures.

Et prescrit que

(*b*) Aux lignes qui ne sont pas complètement terminées ou ouvertes au trafic, ou en cours de construction.................... où le chemin de fer est construit à travers des terres clôturées, il sera du devoir de la compagnie de chemin de fer de construire immédiatement telles clôtures et de prendre toutes autres précautions pour empêcher le bétail ou tout autre animal de s'échapper de telles terres clôturées.

L'ordre pourvoit plus loin:

Que dans les endroits où la Commission pourra se rendre compte qu'il n'y a pas de nécessité de clôturer, ou de faire les autres travaux susmentionnés, la ou les compagnies pourront s'adresser à la Commission pour obtenir la dispense de clôturer ou d'exécuter d'autres travaux. Cette dispense pourra être accordée si la Commission le juge à propos.

L'article 259 de la loi des chemins de fer (S. R. C., 1906, chap. 37) se lit comme suit :

La compagnie érigera et maintiendra sur le chemin de fer,—

(*a*) Des clôtures de la hauteur minimum de quatre pieds six pouces de chaque côté du chemin de fer.

(*b*) Des barrières tournantes dans telles clôtures aux passages des fermes de la hauteur minimum plus haut mentionnée, avec les gonds et les fermetures nécessaires; pourvu que les barrières glissantes ou barrières à claire-voie, construites le ou avant le premier jour de février mil neuf cent quatre peuvent être maintenues; et

(*c*) Des fosses garde-bestiaux de chaque côté de la grande route à chaque passage à niveau de chemin de fer.

4. Quand le chemin de fer passe à travers une localité dans laquelle les terres de chaque côté du chemin de fer ne sont pas clôturées, ni habitées ou améliorées, la compagnie ne sera pas obligée d'ériger ou de maintenir telles clôtures, barrières et fosses-bestiaux à moins que la Commission n'en décide autrement.

Les appelants prétendent que les dispositions de l'ordre de la Commission pour telles portions de chemin de fer passant à travers des terres non clôturées, non habitées ou améliorées, sont le contraire de la politique du Parlement, tel que déclaré par le paragraphe 4 de l'article 254 de la loi des chemins de fer. Cette clause du statut, soutiennent-ils, veut dire que, règle générale, une compagnie de chemin de fer ne sera pas obligée de clôturer son passage à niveau à travers des terres non clôturées, ni habitées ou améliorées, et que l'obligation de clôturer sa ligne à travers de telles terres ne surgira que quand les commissaires des chemins de fer l'ordonneront dans chaque localité particulière. J'apprécie les difficultés de définir les limites d'une localité, ou de déterminer l'étendue de terrain qu'elle peut embrasser, mais je comprends qu'un ordre exigeant l'érection des clôtures le long des lignes de chemins de fer qui passent à travers des terres non clôturées, non habitées ou améliorées, dans toutes les parties du Canada, n'est pas un ordre pour l'érection de telles clôtures, dans "chaque municipalité", dans le sens de cette phrase telle qu'employée dans le paragraphe 4 de l'article 254.

Mr. Ford, en appuyant cette partie de l'ordre, a soutenu que la première partie du paragraphe 4 voulait simplement décrire la sorte de pays dans lequel une compagnie de chemin de fer n'est pas tenue, sans un ordre de la Commission, général ou particulier, d'ériger ou d'entretenir des clôtures, et que ce paragraphe veut dire que la Commission peut édicter un ordre général pour les clôtures de tous chemins de fer, soit qu'ils passent à travers des terres non clôturées, non colonisées ou améliorées. Si le paragraphe s'était lu: "partout où le chemin de fer passe à travers des terres non clôturées, etc.", cette interprétation pourrait être soutenue; mais il traite évidemment les mots "à travers toute localité" comme sans importance, et les exclut de toute considération dans la construction de la

clause. Cette prétention me paraît contraire à la règle fondamentale de rédaction, qui exige que dans la préparation d'un statut chaque mot ait un sens bien déterminé et ait son utilité propre. De la lecture de la clause 4, il ressort que la Commission ne doit ordonner de clôturer qu'après s'être bien rendu compte que l'établissement de ces clôtures était nécessaire dans les contrées mentionnées dans l'ordre de la dite Commission. En acceptant cette conclusion, il est logique de supposer que des recherches et des requêtes antérieures ont été ordonnées dans les localités concernées, et que d'après le résultat, de ces enquêtes la Commission a émis l'opinion qu'il était nécessaire d'ériger ces clôtures.

Le mémoire du président de la Commission exposant les circonstances qui ont conduit à l'émission de cet ordre et la présence dans cet ordre lui-même de la clause 6 plus haut mentionnée m'indiquent clairement que cette partie de l'ordre actuellement sous considération n'a pas été rédigée par la Commission des chemins de fer, dans l'exercice officiel de ses fonctions judiciaires, après s'être livrée à des recherches et à des enquêtes de circonstance dans toutes les localités du Canada dans lesquelles les chemins de fer passent à travers des terres non clôturées, non colonisées ou améliorées, mais que c'est plutôt une déclaration de la Commission que: après une investigation, qu'elle reconnaît avoir été partielle, mais dans son opinion, suffisamment élaborée, elle en est arrivée à la conclusion que, comme toutes les parties de chemins de fer passent au travers telles terres dans quelques parties du Canada, les compagnies de chemin de fer devront *prima facie* et généralement être requises de clôturer, à charge par elles d'obtenir l'exemption de cette obligation en faisant comprendre à la Commission que dans quelques localités particulières il n'y a aucune nécessité de clôturer, etc. Un tel ordre est dans mon opinion équivalent à une législation rappelant le paragraphe 4 et lui substituant une disposition précisément contraire en politique, opération et effet.

En agir ainsi, je crois, nonobstant, les termes très larges dans lesquels les articles du statut conférant et définissant sa juridiction sont rédigés, est plus que les pouvoirs de la Commission des chemins de fer.

Je suis donc d'accord avec les appelants, pour dire que la Commission n'a pas juridiction de prononcer cet ordre général, demandant que toute compagnie de chemin de fer à travers le Canada, partout où ses lignes passent sur des terrains non colonisés, non habités ou améliorés, devra construire et maintenir les clôtures exigées par le statut, avec des barrières tournantes le long de sa voie, à moins qu'elle n'en ait demandé et obtenu l'exemption de la Commission. Je crois que l'appel du chemin de fer Canadian-Northern contre cette partie de l'ordre doit être permis.

Cet partie de l'ordre semble avoir été traitée par le conseil du chemin de fer comme tombant sous le coup du paragraphe 4 de l'article 254. Ce point ne paraît pas douteux. Toutefois ce paragraphe concerne toute municipalité, dans laquelle le terrain de chaque côté de la ligne n'est pas clôturé, habité ou amélioré.

En rédigeant l'ordre, les mots "et chaque" ont été sans doute omis par inadvertance. Sans eux, la clause de l'ordre en considération est plus large que l'exception créée par le paragraphe 4 de l'article 254, et couvrirait des terres non clôturées, quoique ouvertes et améliorées. Dans de tels cas, toute inexactitude d'expression du statut, quelque peu importante qu'elle paraisse, est toujours remplie de dangers. Si ce paragraphe de l'ordre pouvait être autrement appuyé par le paragraphe 4 de l'article 254, il serait probablement nécessaire de le remettre à la Commission pour modification, en insérant les mots du statut qui ont été omis. Quant à l'autre partie de l'ordre pour laquelle exception est prise, on remarquera que l'ordre n'est pas exactement de clôturer. C'est de construire telles clôtures ou prendre telles précautions nécessaires pour empêcher le bétail et les autres animaux de s'échapper de ces terres clôturées.

Par l'article 2, paragraphe 21, "chemin de fer" est défini comme comprenant des propriétés immobilières ou mobilières et les travaux qui y sont affectés. En vertu de cette définition, je ne vois rien dans l'article 254 qui requiert la Commission de s'abstenir d'ordonner que des clôtures soient construites le long de la voie avant que le chemin de fer soit en exploitation, alors qu'il est admis que le devoir de clôturer existe et peut être mis en force. Lorsque le chemin de fer passe à travers des terres clôturées, *i. e.*, où l'emplacement de la voie de la compagnie est une propriété immobilière, le statut dit que la compagnie devra construire et maintenir sur le chemin de fer, sur sa propriété immobilière, des clôtures convenable et suffisantes pour empêcher les bestiaux et autres animaux de passer sur le chemin de fer, c'est-à-dire sur tels immeubles.

Mais si, tel que remarqué par M. Chrysler, l'obligation de clôturer en vertu de l'article 254 survient seulement quand le chemin de fer commence ses opérations, la Commission, selon moi, a pouvoir en vertu de l'article 30, clause (*g*), de rendre la partie de cet ordre maintenant discutée. Par cet article il est décidé que:

La Commission peut faire des règles et des règlements. . . (*g*) au sujet . . . . des méthodes, moyens, structures et ouvrages devant être employés sur le chemin de fer (qui comprend sa propriété immobilière) afin de protéger la propriété. Il a été remarqué que parce que les clôtures sont mentionnées dans l'article 254 et ne le sont pas d'une manière précise dans la clause (*g*) de l'article 30, il doit être compris qu'il n'y avait pas d'intention par là de donner juridiction à la Commission d'ordonner l'érection de clôtures, comme une méthode, un moyen, une structure, ou un ouvrage pour la protection de la propriété. L'ordre peut être rempli sans l'érection des clôtures si d'autres mesures suffisantes sont prises. Cet ordre indique que la compagnie de chemin de fer devra construire telles clôtures, prendre d'autres mesures, etc., de plus, l'article 254 s'applique à l'emplacement de la voie, avant que les lisses soient posées ou ne s'y applique pas. S'il s'y applique, l'ordre en appel peut être appuyé comme une mise en vigueur de ses dispositions, article 30, (*h*) et (*i*) ; s'il ne s'applique pas ainsi, le statut ne donne aucune raison d'exclure de l'interprétation de l'article 30 (*g*), comme quelque chose pourvu spécialement ailleurs l'érection de clôtures, comme un moyen de due protection de la propriété en attendant l'achèvement du chemin de fer.

Je crois qu'il est clair que d'après le paragraphe 1 de l'article 254 ou d'après le langage compréhensible de la clause (*g*) de l'article 30, la juridiction qu'ils ont exercée ici est conférée à la Commission des chemins de fer.

Il a été suggéré que le paragraphe 1 ne s'applique pas à toutes les localités dans lesquelles un chemin de fer passe à travers des terres qui sont non seulement cultivées, mais aussi établies et améliorées. On dit que c'est là l'effet sur le paragraphe 1 de l'exception faite par le paragraphe 4.

Il est, je crois, incontestable que telles parties de chemins de fer qui ne sont pas exemptées par le paragraphe 4 le sont par le 1er paragraphe.

Pour comprendre les limites de l'application du paragraphe 1, il est en conséquence nécessaire de s'assurer avec précision quelles parties du chemin de fer sont couvertes par le paragraphe 4.

Par le paragraphe 4 ne sont pas exceptées toutes les localités dans lesquelles les terres sont non clôturées, mais seulement celles dans lesquelles les terres non clôturées sont aussi "non habitées ou améliorées" *i. e.* Les localités dans lesquelles il y a des terres non clôturées (A) et non habitées, ou (B) des terres non clôturées et non améliorées. Des terres non clôturées qui sont améliorées ou habitées et des terres non améliorées ou non habitées qui ne sont pas clôturées, ne sont pas dans l'exception. C'est pourquoi les localités dans lesquelles les terres répondent à aucune de ces dernières descriptions sont couvertes par le paragraphe 1.

Si elles n'y sont pas, ce doit être parce qu'elles sont l'exception, et si elles le sont, l'exception est en réalité de toutes les localités dans lesquelles les terres ne

sont pas clôturées, soit améliorées ou non améliorées, habitées ou non habitées, et les mots "et soit habitées ou améliorées" ne sont pas du tout dans l'exception. 1 George V, A. 1911.

La seule autre construction possible de l'exception se trouve dans le mot "pas", appliqué seulement à "clôturées", ce qui serait équivalent à insérer le mot "sont" après le mot "et" de manière à ce que la phrase se lise: dans lesquelles les terres..... ne sont pas clôturées, et sont soit habitées ou améliorées—une fausse construction palpable, parce qu'elle exclurait de l'exception les localités dans lesquelles les clôtures sont le moins nécessaire avoir: celles dans lesquelles les terres ne sont ni clôturées, ni habitées ou améliorées.

En conséquence, je crois que toutes les localités dans lesquelles les terres de chaque côté du chemin de fer sont clôturées, qu'elles soient améliorées ou non améliorées, habitées ou non habitées sont couvertes par le paragraphe 1, parce qu'elles ne sont pas clairement dans l'exception; et de plus, le paragraphe 1 couvre des localités dans lesquelles telles terres, quoique non clôturées, sont soit habitées ou améliorées. D'ailleurs, d'autres localités dans lesquelles les terres répondent à la dernière description sont encore dépourvues, ce qui est contraire au point de vue que l'article, dans son ensemble, comprend toutes parties de tous chemins de fer, ou toutes localités où les terres ne sont pas clôturées sont dans l'exception, une construction qui, comme déjà remarqué, entraîne à lire les mots "et soit habitées ou améliorées".

Je n'ai pas oublié la décision de Street, J. dans Phair *vs* la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern (1). Sans exprimer aucune opinion sur l'exactitude de cette décision sur le langage du statut, tel qu'il était alors, il est suffisant de dire que le Parlement a depuis changé la phraséologie du paragraphe 4, et il n'est pas déraisonnable de supposer que par un changement de phraséologie, l'intention était de faire un changement dans la loi. Mais qu'il en soit ainsi ou non, le paragraphe 4, tel qu'il est, doit avoir le sens dans lequel il est rédigé actuellement.

Sans aucun doute, avant que le chemin de fer soit en réelle construction, bien que l'emplacement de la voie soit entièrement acquis, les propriétaires à travers desquelles fermes clôturées il passe, seront amplement protégés et dédommagés par un ordre requérant la compagnie de maintenir intactes les lignes de clôture le long de sa voie, ou de prendre d'autres moyens pour empêcher le bétail de "s'échapper de telles terres clôturées", en vertu de la clause (g) de l'article 30, si l'article 254 n'est pas applicable, un tel ordre peut être édicté; mais si l'article 254 s'y rapporte,—un ordre peut être donné, du moins je le crois—le seul ordre autorisé en étant un requérant l'érection et l'entretien de clôtures statutaires, etc., "pour empêcher les bestiaux de passer sur les voies". Il me semble clair que la Commission aurait juridiction pour passer un tel ordre; son opportunité ne serait pas pour notre considération; mais il semblerait à peine nécessaireavant que la construction soit commencée de requérir la compagnie de faire des clôtures pour empêcher le bétail de passer sur sa voie, qui est encore à toutes fins pratiques faisant partie de la ferme qu'elle traverse. Que comme condition d'exemption de l'obligation de clôturer son chemin avant la construction la Commission pouvait ordonner que la compagnie entretienne, jusqu'à l'époque de construction active les clôtures de fermes déjà existantes, de façon à empêcher le bétail de sortir des enclos sur lesquels passe sa voie, ceci reste une question ouverte; mais en ce qui concerne les règlements du paragraphe 2, de l'article 30, j'incline à penser qu'un tel ordre peut être passé.

L'ordre en question, cependant, ne touche qu'aux cas "où le chemin de fer est en construction". Il semblerait donc inapplicable aux cas où le chemin de fer n'est pas encore commencé. Lorsque la construction est en train de se faire, elle est dans beaucoup de localités accompagnée de danger pour les bestiaux ou autres animaux de s'égarer sur la voie, dangers tout aussi grands que ceux inhérents

à la circulation des trains. Dans de tels cas, et ce n'est pas mon opinion seule, la Commission a le pouvoir de requérir l'érection de clôtures statutaires pour empêcher "le bétail ou autres animaux de passer sur les voies", mais il serait déraisonnable qu'un tel ordre fut donné.

Pour ces raisons, je suis d'opinion que la partie de l'ordre de la Commission qui a trait aux terres clôturées, " où le chemin de fer est en construction ", n'a pas été attaquée avec succès, et qu'à ce sujet l'appel devrait être rejeté.

L'ordre devrait, cependant, être changé en substituant aux mots " s'échapper de telles terres non clôturées ", les mots du statut " de passer sur le chemin de fer ". Ce changement, nous ne pouvons le faire; mais l'amendement nécessaire sera sans doute fait par la Commission elle-même.

Appel accordé en partie.

TRANSPORT DU MINERAI D'ARGENT ET AUTRES MINERAIS DE VALEUR.

Cette question a été examinée à la suite d'une plainte au sujet des taux pour le transport du minerai fixés par les compagnies de chemins de fer canadiens et favorisant les fondeurs (*smelters*) des Etats-Unis au détriment de ceux du Canada. Cette matière a été subséquemment traitée sur la demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 353 de la loi des chemins de fer à la Commission pour l'approbation de la formule de " lettre de voiture " ou contrat spécial concernant le transport du minerai d'argent ou autres minerais de valeur, et subséquemment, le 3 juin 1909, l'ordre général suivant était passé:

Après lecture de ce qui a été allégué pour appuyer la demande.

Il est ordonné que la formule de "lettre de voiture" ou contrat spécial ayant rapport au transport du minerai d'argent et autres minerais de valeur, approuvé par le dit ordre de la Commission nº 6972, daté du 6 mai 1909, soit rendu applicable à toutes compagnies de chemins de fer sous le contrôle de la Commission, les dites compagnies étant présentement autorisées à se servir de cette formule sur leurs lignes de chemins de fer respectives, jusqu'à ce que la Commission en ait ordonné et statué autrement.

D'ARCY SCOTT,
Sous-commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

PROTECTION AUX PASSAGES A NIVEAU ET LEUR ELIMINATION.

Parmi les amendements à la loi des chemins de fer, nous trouvons la clause suivante:

"4. Aucun convoi ne traversera un passage à niveau sur une route de grande communication à une vitesse plus grande que 10 milles à l'heure, si à tel passage un accident est arrivé depuis le 1er janvier mil neuf cent, par un convoi en mouvement causant des blessures graves ou la mort d'une personne se servant de tel passage, à moins que et jusqu'à ce que ce passage ait été protégé à la satisfaction de la Commission; et aucun train ne traversera aucun passage à niveau de chemin de grande communication à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure; au sujet de ces passages à niveau un ordre de la Commission a été émis pour la protection, la sûreté et l'avantage du public, et cet ordre n'a pas été mis en vigueur.

" 5. La compagnie aura jusqu'au 1er jour de janvier mil neuf cent dix pour exécuter les dispositions de la clause 4 de cet article.

La Commission, réalisant la nécessité d'obtenir le plus tôt possible des compagnies de chemins de fer les rapports de tous les passages à niveau sur les routes de

grande communication où un accident est survenu depuis le 1er janvier 1900, émit l'ordre suivant le 8 juillet 1909 :—

Il est ordonné que toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction du Parlement du Canada fournissent, le ou avant le 1er septembre mil neuf cent neuf, à la Commission :—

1. Un état de tous passages à niveau sur sa ou ses lignes, sur lesquels un accident est arrivé depuis le 1er janvier 1900, par un convoi en mouvement, causant des blessures ou la mort d'une personne se servant du dit passage.

2. Au cas où plus d'un accident de cette nature serait arrivé, le rapport doit l'indiquer.

3. Que tel rapport devra couvrir tous les accidents de nature précitée jusqu'à la date actuelle.

4. Qu'après l'envoi des dits rapports à la Commission, chacune des compagnies devra, aussitôt qu'un ou des accidents de cette nature sera ou seront arrivés, fournir un rapport de tels accidents arrivés sur ses lignes depuis la date du rapport mentionné dans le paragraphe 1.

5. Les dits rapports devront être certifiés par un officier ou un employé de la compagnie de chemin de fer, qui aura les connaissances nécessaires, obtenues par enquête ou autrement, pour justifier tel certificat.

6. Les dits rapports devront être préparés d'après la formule prescrite par le formulaire ci-joint.

7. Les renseignements contenus dans les dits rapports devront être complets et explicites.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

Cet ordre a été envoyé à toutes les compagnies de chemins de fer sujettes à la juridiction de la Commission avec la circulaire suivante.

(Circulaire nº 39.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

"Re" Protection du public aux passages à niveau.

Il ressort de la législation de la dernière session, des débats parlementaires et de l'expression de l'opinion publique, que l'on s'attend à ce que la Commission prenne des mesures pour mieux protéger le public aux passages à niveau et en éliminer un certain nombre.

C'est le désir de la Commission d'en agir avec cette matière importante d'une manière qui ne sera pas trop coûteuse pour les compagnies de chemins de fer, mais en même temps la Commission se rend bien compte du fait que le moindre travail entraîne de grandes dépenses, et c'est pourquoi elle tient particulièrement qu'aucune erreur ne soit faite et qu'aucune dépense ne soit encourue sans qu'elle soit entièrement motivée.

La Commission a, depuis quelque temps, reçu des détails et des informations concernant des passages à niveau où il est besoin de mesures protectrices, mais avant d'agir en conséquence en la matière, elle a pensé que le meilleur plan à suivre était de demander aux compagnies de chemins de fer elles-mêmes de fournir une liste des passages sur leurs lignes où les travaux à faire sont les plus urgents, comme d'ailleurs il est logique que ceux sur qui pèse la responsabilité des opérations du chemin de fer doivent être les mieux informés quant aux passages sur leurs différentes lignes qui sont les plus dangereux.

Si ce plan est suivi, il est certain qu'il aidera sensiblement à diriger les dépenses sur les points où les travaux seront faits pour le plus grand bénéfice de tous, mais d'un autre côté, si les compagnies ou aucune d'entre elles, a ou ont des objections à cette suggestion, la Commission les tient responsables de ce qui pourrait survenir.

Si l'on croit désirable de coopérer avec la Commission, les informations données devront couvrir les passages du système entier de chaque compagnie, et ne devront pas se limiter à une province ou à une localité.

Après échange de vues avec les compagnies, c'est l'intention de la Commission de choisir un certain nombre de passages chaque année, de faire appel aux personnes, aux corporations et aux compagnies qui pourront contribuer, avant et après que la Commission aura entendu les parties concernées, de fixer le genre de la protection et d'en estimer le coût.

La Commission serait heureuse d'avoir des suggestions écrites des compagnies sur cette matière pour le 1er octobre 1909.

Toutes les principales compagnies de chemins de fer ont promptement fourni les informations nécessaires, et le 30 novembre, avec l'aide des compagnies, certains passages furent choisis, à Ottawa le 4 janvier 1910; à Toronto le 27 janvier 1910, et à Montréal le 7 février 1910, et les différentes municipalités dans lesquelles se trouvaient les passages furent notifiées que la Commission les faisait inspecter et se proposait d'entreprendre les mesures de précaution nécessaires, et demanda aux municipalités si elles avaient quelques suggestions à faire à ce sujet. Du 1er avril 1909 au 31 mars 1910, l'on s'était occupé des passages à niveau. Bien que des progrès aient été accomplis durant l'année, la dernière étude de la question nous prouve combien cette matière est difficile à traiter. Les dépenses de ce genre sont toujours lourdes, les municipalités locales refusent presque toujours d'y contribuer, et de fait, ne doivent pas contribuer autant que les compagnies de chemins de fer; la plupart du temps elles ne veulent rien débourser; le statut limite la contribution du "Fonds des passages à niveau" à $5,000 pour chaque ouvrage, de manière que la partie principale du coût retombe toujours sur la compagnie de chemin de fer; et probablement que c'est sur la compagnie que le fardeau doit retomber, mais nous devons voir que toute précipitation inutile imposerait une dépense énorme pour les compagnies qui n'ont pas toutes les chances de s'ouvrir des revenus. Certainement qu'il y a bien des cas où le changement de niveau est une économie, mais ceci n'existe presque rien que dans les villes. La protection des passages à niveau, au moyen de cloches électriques, de signaleurs et de barrières, a été mise en opération à plusieurs endroits, où le changement de niveau était impraticable pour des raisons physiques ou financières. Ces modes de protection augmentent de beaucoup la dépense, et dans la plupart des cas tandis que ces dépenses n'apportent aucun bénéfice en retour, en sorte que la Commission, personnellement, aussi bien que comme corps administratif, tout en étant vivement intéressée à protéger le public contre les dangers toujours croissants des passages à niveau, rencontre beaucoup de difficultés. Une étude sérieuse des accidents arrivés aux passages à niveau prouvera qu'au moins 80 pour 100 arrivent par la faute de ceux qui se servent du passage, et non pas par le manque de soin des personnes en charge du convoi.

Si un fardeau trop onéreux est imposé aux chemins de fer, sous forme d'augmentation de frais d'exploitation ou d'augmentation de capital non rémunérateur, la fin est facile à voir. Quelques-unes des compagnies feront facilement face à ces dépenses mais pour d'autres, elles devront réduire à peu de choses leurs dividendes ou augmenter leur tarif. D'autre part, plusieurs municipalités font des arrangements avec les compagnies de chemins de fer, leur proposent de construire de nouvelles lignes, et lient jusqu'à un certain point les mains de la Commission avant que celle-ci ait eu l'occasion d'intervenir. Un exemple frappant de cette situation se trouve dans le cas d'Orillia, dans l'Appendice " D ".

La construction des chemins de fer en Canada n'est encore qu'à son enfance; des plans de nouvelles routes sont continuellement présentés, et la Commission approuve journellement des plans pour leur construction; par tout l'ouest et même dans les plus vieilles provinces, ces nouveaux tracés croisent presque toujours à niveau les voies de grande communication—comment peut-il en être autrement si les chemins doivent se construire. Les compagnies sont incapables de construire aussi rapidement que les demandes du public arrivent, et si aucun passage à niveau n'était permis, les chemins ne pourraient être construits. La Commission ne peut retarder la construction des chemins de fer dans l'Ouest en demandant la suppression des passages à niveau. Comme résultat nous approuvons la construction d'au moins 100 passages à niveau pour un que nous parvenons à faire disparaître. Il est triste de dire que ce n'est pas seulement dans les nouveaux districts ruraux, mais surtout dans les districts ruraux où l'on se sert peu des passages sur les grands chemins que les accidents les plus désastreux arrivent. Toutefois, en général, la Commission est satisfaite de ce qu'elle a déjà accompli. Il ne reste maintenant qu'à procéder avec prudence et patience, et le temps seul peut apporter une solution à ce problème. La Commission a trouvé les fonds votés par le Parlement d'un grand secours, quoiqu'il aurait pu être fait plus si le contrôle n'avait pas été limité à $5,000 pour chaque ouvrage.

C'est un sujet de regret que les provinces ne se soient pas unies dans ceci en faisant une contribution raisonnable, comme la clause 4 de l'article 239 (*a*) Edouard VII, 889, le laissait espérer.

REGLEMENTS POUR CHARGER DU MATERIEL DE LONGUE DIMENSION ET DE LA PIERRE SUR DES WAGONS PLATS ET OUVERTS.

Cette matière a attiré l'attention de la Commission en même temps que le mémoire de l'Association des Constructeurs de matériel de chemin de fer du Canada, pour l'adoption de certains règlements ayant en vue la protection des employés, et en rapport avec ce mémoire, un ordre fut édicté à la date du 16 décembre 1908, ordre 5888, dont la clause 8 pourvoit à ce que toutes les compagnies de chemins de fer se conforment exactement aux règlements faits de temps en temps par l'Association des Constructeurs de Wagons, régissant le chargement du bois de charpente, des billots et de la pierre sur des wagons ouverts, et le chargement et le charriage du matériel de construction des voies ferrées tels que lisses, rails, etc.

Subséquemment, notre attention a été appelée sur un grand nombre d'accidents, dont quelques-uns mortels, causés par des défectuosités dans les wagons plats et ouverts en usage par les compagnies de chemins de fer pour le transport du matériel de grande dimension et de la pierre—les dits wagons n'offrant pas la sûreté nécessaire pour la main-d'œuvre d'un tel chargement.

Aune assemblée tenue à Ottawa le 6 avril 1909, la question a été considérée attentivement.

Subséquemment, M. le Commissaire McLean a statué sur la question, et exposant les raisons motivant le jugement de la Commission, a émis le 24 juillet 1909 l'ordre nº 7599, se lisant comme suit:—

Sur le rapport et la recommandation de ses inspecteurs, et en vertu des pouvoirs conférés à ce sujet par les articles 30 et 269 de la loi des chemins de fer, et de tous autres pouvoirs conférés à cette Commission en l'espèce, il est ordonné que:—

1. Chaque compagnie de chemin de fer soumise à l'autorité des lois du Parlement du Canada, ayant en exploitation un chemin de fer actionné par la vapeur, devra se conformer strictement aux règlements et prescriptions approuvés de temps à autre par l'Association des Constructeurs de Wagons réglementant le chargement du bois de construction et de la pierre sur les wagons plats et ouverts.

2. Que si le chargement d'un wagon se déplace en transit, les hommes d'équipe devront voir à ce qu'il soit replacé suivant les prescriptions du dit ordre avant de permettre au wagon de procéder.

3. Que les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer, et leurs employés devront voir à ce que les dits wagons soient chargés, et à ce que le chargement soit protégé selon les termes du dit ordre.

4. Que toute compagnie de chemin de fer sera passible d'une pénalité n'excédant pas cinquante dollars pour chaque infraction aux dites prescriptions.

5. Que tout employé de telle compagnie de chemin de fer et tout expéditeur seront passibles d'une amende n'excédant pas vingt-cinq ($25) dollars pour chaque infraction aux dits règlements.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS POUR LE TRANSPORT DES EXPLOSIFS.

Cette question a occupé le comité du trafic de cette Commission en vue de formuler un ordre sauvegardant par des règles spéciales la réception, l'envoi et la livraison des explosifs par tous les agents de transports. La Commission désire aussi que ces règlements soient uniformes pour toutes les expéditions d'une contrée étrangère dans ou à travers le Canada ou du Canada à un pays étranger, aussi bien qu'à l'intérieur du Dominion.

La question a été pleinement considérée par la Commission du Commerce entre Etats, et comme il était pour ainsi dire impératif que les règlements soient les mêmes au Canada et aux Etats-Unis, les règlements établis dans ce pays furent adoptés par l'ordre suivant le 27 août 1909. *Dans la question des règlements pour le transport des explosifs.*

Vu qu'il semble à la Commission qu'il est important pour l'intérêt général que la réception, l'expédition et la livraison d'explosifs par tous les agents de transports soient sauvegardées par des règlements spéciaux, et que de tels règlements devraient être uniformes en ce qui concerne les expéditions d'un pays étranger en Canada ou en transit par le Canada, ou du Canada en un pays étranger, ou encore dans l'intérieur du Canada;

Et comme l'Association des Chemins de fer américains, aidée d'experts, a formulé un code de règlements qui, dans l'ensemble, ont été prescrits par la Commission du Commerce entre Etats pour être observés par les compagnies de chemins de fer faisant du commerce entre les Etats aux Etats-Unis;

Et comme les dits règlements de la Commission du Commerce entre Etats ont été recommandés par l'Association Canadienne des Transports pour l'approbation de la Commission;

En conséquence, en vertu des articles 26, 30, 286 et 287 de la loi des chemins de fer, et de tous les pouvoirs donnés à la Commission par ladite loi.

Il est ordonné que les règlements suivants, pour la réception, l'expédition et la livraison des explosifs soient et sont par les présentes, prescrits pour être observés par toute compagnie de chemin de fer sous l'autorité législative du Parlement du Canada, et qui accepte le transport des explosifs:

RÈGLES GÉNÉRALES.

A. A moins d'autorisation spécifique par ces règlements, les explosifs ne doivent pas être emballés dans le même colis les uns avec les autres ou avec d'autres articles . Les explosifs, quand on les présente pour expédition par chemin de fer,

doivent être dans une bonne condition pour être transportés, et doivent être emballés, marqués, chargés, déposés et remués pendant le transit suivant ces règlements. Tous les envois de moins d'un chargement de wagon doivent avoir sur l'extérieur du colis le nom et l'adresse du consignataire, bien lisiblement marqués. Les caisses vides qui ont déjà servi au transport d'explosifs puissants sont dangereuses, et ne doivent pas servir à nouveau pour une expédition d'aucune sorte. Les caisses vides qui ont servi pour l'expédition d'explosifs autres que des explosifs puissants, doivent avoir les vieilles marques absolument effacées avant d'être acceptées pour le transport d'autres articles.

Les barils vides, en métal, qui ont servi pour le transport de la poudre noire, qui n'était pas contenue dans un autre paquet, ne doivent pas servir à nouveau pour le transport de n'importe quel explosif.

B. Les explosifs, excepté ceux qui sont prohibés (voir par. 1501 et 1531 à 1536), peuvent être acceptés pour le transport si les règlements suivants sont suivis et si leur méthode de fabrication et d'emballage, en tant que ce qui concerne la sécurité du transport, peuvent être inspectés par un représentant dûment autorisé par le premier agent de transport, ou du Bureau pour la sécurité du transport des explosifs et autres article dangereux de l'Association des chemins de fer américains, s'il est ainsi désigné par l'agent de transport canadien.

Les envois d'explosifs qui ne sont pas conformes à ces règlements ne doivent pas être acceptés. Les envois faits par le gouvernement de la Puissance peuvent être emballés, dans les limites de poids, comme requis par les règlements.

C. Avant que tout envoi d'explosifs destiné à des points en dehors des lignes de l'agent de transport initial soit accepté de l'expéditeur, l'agent de transport initial doit s'assurer que l'envoi peut aller par la route indiquée, et que la livraison peut être effectuée à destination. Pour éviter des délais non nécessaires, des arrangements doivent être faits pour donner promptement ce renseignement à l'agent de transport initial. Les envois offerts par des lignes connexes peuvent être acceptés sujets à ces règlements.

ESSAIS DE LA RÉSISTANCE DE L'EMBALLAGE.

D. Les emballages fatiguent le plus dans une direction parallèle à la longueur du wagon, et doivent, en conséquence, être chargés de façon à offrir la plus grande résistance dans cette direction.

Les poignées ou cordes, quand elles sont prescrites pour les caisses, doivent être placées de telle façon à ne pas gêner le paquetage serré dans la longueur du wagon.

E. Quand une matière inexplosible de poids égal est substituée (sable pour un explosif granulé, des cartouches vides pour des cartouches très explosibles), et qu'on laisse tomber la caisse extérieure sur son bout sur une fondation de brique solide ou de béton, d'une hauteur de quatre pieds, l'emballage extérieur ne doit pas s'ouvrir, ni se briser, et aucune portion du contenu ne doit s'échapper.

F. En plus de la résistance à l'essai du paragraphe "E", la forme et la construction des emballages doivent être telles qu'elles empêchent l'occurrence dans les paquets séparés de défauts qui permettent l'échappement de leur contenu dans des conditions ordinaires incidentes à leur transport.

G. Les violations de ces règlements, si découvertes dans des wagons contenant des explosifs ou en chargeant ou arrimant des envois, doivent être corrigées avant l'expédition du wagon.

Un rapport de toutes les violations sérieuses, avec un exposé des causes apparentes (telles qu'emballage défectueux, mauvaises attaches, manutention trop rude du wagon, etc.), doit être fait par l'agent de transport au secrétaire de la Commission des Chemins de fer.

GROUPEMENT.

II. Pour les fins de transport, tous les explosifs sont divisés suivant les groupes suivants:

1—Explosifs défendus.
2—Poudre noire.
3—Explosifs puissants.
4—Poudre sans fumée.
5—Fulminates.
6—Munitions.
7—Pièces pyrotechniques.

Section 1.—Renseignements et Définitions.

Groupe 1—Explosifs défendus.

(Voir paragraphes 1531 à 1536)

1501. Voici les explosifs défendus:—

(*a*) Nitro-glycérine liquide.
(*b*) Dynamite contenant plus de 60% de nitro-glycérine (excepté la dynamite gélatinée).
(*c*) La dynamite ayant un absorbant qui n'est pas satisfaisant, ou bien un qui permet l'échappement de la nitro-glycérine dans des conditions pouvant exister pendant le transport ou l'emmagasinage.
(*d*) La nitro-cellulose, sous forme sèche, en quantités plus grandes que dix (10) livres dans un seul paquet externe. (Voir les paragraphes 1557 à 1560.)
(*e*) Le fulminate de mercure en bloc à l'état sec, et les fulminates de tous autres métaux en toute condition.
(*f*) Les pièces pyrotechniques qui combinent un explosif à un détonateur ou capsule d'explosion. (Voir paragraphes 1515 à 1644.)

Groupe 2.—Poudre Noire.

(Voir paragraphes 1541 à 1545.)

1502. La poudre noire (ou brune) comprend les explosifs ayant une composition similaire à celle de la poudre à canon ordinaire, telle que matière de carbone, soufre, et un nitrate de soude ou potasse. Ce groupe comprend les poudres à fusils, de sport, de mine, à canon et prismatique.

Groupe 3.—Explosifs puissants.

(Voir paragraphes 1551 à 1560.)

1503. Les explosifs puissants sont ceux qui sont plus forts que la poudre ordinaire, excepté les poudres sans fumée et les fulminates. La caractéristique qui les distingue est leur susceptibilité à détoner avec un détonateur du commerce, ou capsule d'explosion. Beaucoup d'explosifs puissants sont très sensibles au choc et à la friction. Les exemples d'explosifs puissants sont: les dynamites, acide picrique, picrates, poudres de chlorate, et poudres au nitrate d'ammoniaque.

Groupe 4.—Poudre sans fumée.

1504. Les poudres sans fumée sont des explosifs qui ne donnent pas ou presque pas de fumée en détonant. Ce groupe consiste des poudres sans fumée pour canon et des poudres sans fumée pour petites armes. La poudre sans fumée pour canon, que l'on emploie aux Etats-Unis à l'heure actuelle, consiste d'un collodion de nitro-cellulose, et est assez sûre à manier et à transporter. La poudre

sans fumée pour les petites armes peut consister de nitro-cellulose, ou de nitro-cellulose combinée avec de la nitro-glycérine, des mélanges de picrates, ou des mélanges de chlorates.

Groupe 5.—Fulminates.

(Voir paragraphes 1591 à 1593.)

1505. Ceci comprend le fulminate de mercure en masse—c'est-à-dire qui n'est pas transformé en capsules de percussion, détonateurs, capsules d'explosion, ou engin d'explosion.

Groupe 6.—Munitions.

(Voir paragraphes 1601 à 1622.)

1506. Les munitions pour petites armes consistent généralement d'une cartouche de papier ou métallique, la capsule d'explosion, la charge de poudre et le projectile, les matériaux nécessaires pour un coup de feu se trouvant tout d'une seule pièce, tel que l'on se sert dans un fusil de chasse ou canardière, ou pour la pratique du pistolet, de la carabine, etc.

1507. Les munitions pour canon comprennent toutes les munitions d'un seul tenant ou pour être chargées séparément, mises dans un seul paquet dans lequel le projectile pèse une livre ou plus, et sont généralement transportées pour le compte du gouvernement seulement. Quand les parties composantes sont dans des enveloppes extérieures séparées, de tels colis seront expédiés comme poudre sans fumée pour canon, projectiles d'explosifs, projectiles vides, amorces ou fusées. Les amorces d'allumage composées de poudre noire peuvent être attachées aux paquets des envois de poudre sans fumée.

1508. Les projectiles explosibles, ou les obus chargés pour canons, ne peuvent faire explosion que par une chaleur intense, et les fragments projetés seraient alors très dangereux.

1509. Détonateurs est le mot technique pour des articles tels que capsules d'explosion dont on se sert pour causer des explosions puissantes, ou " détonations ". Ceci veut dire la conversion instantanée en gaz de toute la charge au lieu de la transformation graduelle que l'on appelle " combustion ". La dynamite " détone " et la poudre sans fumée dans un canon " brûle ".

1510. Les capsules d'explosion contiennent de 5 à 50 grains de fulminate de mercure sec ou une substance similaire, mise dans une petite coupe de cuivre mince et enflammée par une fusée à combustion lente. Quand un petit " pont " d'un mince fil de cuivre est pris dans le fulminate et tenu par du soufre, et arrangé pour faire détoner le fulminate en chauffant le pont au moyen d'un courant électrique, la capsule est appelée capsule d'explosion électrique, ou capsule électrique, ou explosif électrique.

1511. Les fusées détonantes sont employées pour faire partir les charges de poudres brisantes des projectiles ou torpilles. En plus d'un détonateur puissant elles peuvent aussi contenir quelques onces d'un explosif puissant, tel que l'acide picrique ou de la nitro-cellulose, le tout pris dans une forte enveloppe d'acier, dont les fragments épais, en cas d'explosion, seraient très dangereux. Par le soin mis dans leur modèle, leur fabrication, et leur emballage, les fusées détonantes ne peuvent guère faire explosion en transit que par suite d'une chaleur intense.

1512. Les amorces, fusées de percussion et lentes sont des moyens employés pour faire partir la poudre noire qui fait sauter les charges des projectiles, ou les charges de poudre des munitions. Pour les munitions de petites armes, les amorces sont appelées " amorces pour fusils " ou " capsules de percussion ".

Groupe 7—Feux d'artifice.

1513. Les feux d'artifice comprennent tout ce qui est composé et fabriqué dans le but principal d'obtenir des effets pyrotechniques. Ils se divisent en feux d'artifice ordinaires et spéciaux.

1514. Les feux d'artifice ordinaires comprennent tout ce qui dépend principalement sur des nitrates pour alimenter la combustion, et non sur des chlorates; qui ne contiennent ni phospore ni explosif puissant sensible au choc ou au frottement; qui produisent leur effet plutôt par la couleur donnée que par des bruits forts. Si le bruit est le principal objet, les pièces doivent être petites et de nature et de fabrication telle qu'elles feront explosion séparément et sans danger, s'il arrivait qu'une prenne feu dans une caisse. Elles ne doivent pas être faites pour prendre feu par explosion ou par frottement. Tels sont les pétards chinois, les chandelles romaines, roues, serpents, fusées de chemin de fer, poudres éclairantes, etc.

1515. Les feux d'artifice spéciaux comprennent tout ce qui contient une quantité quelconque de phosphore blanc ou rouge, un fulminate, ou autre explosif puissant sensible au choc ou au frottement, ou contenant des pièces de telle dimension que l'explosion de l'une d'elle pourrait causer une blessure sérieuse; ou qui demandent un appareil spécial ou outil, mortier, support, etc., pour pouvoir être employés avec sécurité, ou encore qui puissent faire explosion en bloc dans les caisses, ou bien qui doivent être allumées ou explosées par le choc ou le frottement. Par exemple les pétards géants, les bombes, les saluts, les torpilles jouets, les capsules, fusées, balles ou munitions tirées d'un appareil spécial, torpilles de chemins de fer, etc.

Section II.—Conditions d'acceptation et d'expédition des colis.

Groupe 1.—Explosifs défendus et condamnés.

1531. Les explosifs défendus, comme définis dans le paragraphe 1501, et les explosifs condamnés par le Bureau des explosifs de l'Association des chemins de fer américains ne doivent pas êtres acceptés pour l'expédition.

1532. Si un colis d'explosifs puissants montre au moment de son dépôt être trop humide ou moisi ou montre des signes extérieurs de tache huileuse ou autres indications que l'absorption de la partie liquide de l'explosif n'est pas parfaite, ou que la quantité de la partie liquide est plus forte que l'absorbant ne peut en prendre, les colis devront être refusés dans chaque instance. L'expéditeur doit établir substantiellement que la tache huileuse est due à un contact accidentel avec de la graisse, de l'huile, ou une substance similaire. En cas de doute le colis doit être rejeté. Un envoi de dynamite qui suinte peut causer un désastre malgré le soin dans la manutention; et l'emmagasinage, spécialement dans des magasins chauds et humides, tend à causer ce suintement. Les agents de transport doivent pour ces raisons examiner avec plus de soin qu'à l'habitude tous les colis qui ont été mis en magasin ou offerts pour l'expédition pendant les mois d'été.

RÉEMBALLAGE DE LA DYNAMITE.

1533. La dynamite condamnée ne doit pas être réemballée et offerte à l'expédition à moins que cette opération soit faite par une personne compétente en la présence et avec l'approbation d'un inspecteur.

DISPOSITION DE COLIS ABIMÉS, CONDAMNÉS OU ÉGARÉS.

1534. Les colis reconnus abîmés ou brisés en transit peuvent être réparés quand la chose est évidemment praticable et non dangereuse. Une boîte de dynamite abîmée qui ne peut être re-cerclée, devrait être renforcée par du fort papier

d'emballage et de la corde, le tout replacé dans une forte boîte et entouré de sciure fine et sèche, ou de bourre de coton propre et sèche, ou encore de bourrelets élastiques faits de papier à journaux très sec. Une boîte de ferblanc ou un baril devraient être mis dans un sac de bonne qualité et dans une caisse pleine ou à claire-voie. Les colis abîmés, mais ainsi protégés, peuvent être expédiés.

1535. Les colis condamnés contenant de la dynamite qui suinte devraient (1°) être renvoyés immédiatement à l'expéditeur s'ils sont à un point où on peut les expédier; ou (2°) vendus à un marchand de dynamite, ou toute autre personne qui est compétente et consentante d'enlever les colis du dépôt du chemin de fer, si la fuite est découverte en transit; ou (3°) enlevés immédiatement par le consignataire si l'envoi est arrivé à destination.

Quand on peut disposer des colis comme ci-dessus, les colis qui ont des fuites doivent être emballés dans d'autres caisses assez grandes, et les colis qui fuient doivent être entourés par au moins deux pouces de sciure fine et sèche, ou de bourre de coton sèche, et mis dans un magasin de la station ou autre endroit de sûreté, jusqu'à l'arrivée d'un inspecteur ou autre personne autorisée à voir à la destruction des colis condamnés.

1536. Quand le nom et l'adresse du destinataire sont connus, un envoi égaré peut être expédié à sa destination par la route la plus favorable, pourvu qu'une inspection soignée prouve que les colis sont en état d'être transportés en toute sécurité. Des feuilles de route et des cartes doivent être faites, et sur elles on devra écrire ou timbrer "envoi égaré, inspecté à .... station, ...compagnie, 19... excepté dans les cas où l'autorisation peut être obtenue télégraphiquement de la station du premier départ de timbrer ces feuilles de route "Certificat de l'expéditeur attaché" (voir paragraphe 1668).

Quand un colis dans un envoi égaré n'est pas dans une condition transportable sans danger (voir paragraphe 1534), ou quand le nom et l'adresse du destinataire sont inconnus, on pourra en disposer comme prescrit par le paragraphe 1535.

Groupe 2—Poudre noire.

1541. *Emballage.*—Les colis contenant moins de douze livres et demi (12½) de poudre à fusil, pour sport, pour mines ou à canon, doivent être mis dans une boîte juste, de sorte que les espaces à remplir soient en dessus, et les boîtes doivent être marquées sur le dessus, comme prescrit par le paragraphe 1554.

1542. Douze livres et demi (12½) ou au-dessus de poudre noire ou brune, doivent être mises dans des colis conformes aux règles générales *D, E* et *F*. Les barillets de moins de 9 pouces de long doivent être mis dans une boîte, comme prescrit par le paragraphe 1541.

1543. *Poids.*—Les colis ne doivent pas peser plus de 150 livres, poids brut.

1544. *Marques.*—Chaque colis doit être bien marqué ou timbré pour montrer la sorte, "noire" ou "brune" et l'usage, "mines", "fusil", "canon", "mortier", etc., comme par exemple "poudre de mines noire", "poudre de chasse noire", etc. Des marques additionnelles telles que marque de fabrique, etc., peuvent aussi être mises à l'extérieur.

1545. *Wagon.*—Un wagon contenant des envois de poudre noire en quelque quantité que ce soit doit être certifié et affiché comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1662.

Groupe 3.—Explosifs puissants.

1551. Les explosifs puissants consistant d'un liquide mélangé avec une matière absorbante (pulpe de bois ou matière similaire) en quantité suffisante et de qualité satisfaisante, bien séchée au moment du mélange; le nitrate de soude doit être séché

au moment du mélange à moins de un pour cent d'humidité, et les ingrédients doivent être bien uniformément mélangés, de sorte que le liquide restera bien absorbé sous toutes les conditions défavorables incidentes au transport.

1552. Les explosifs contenant de la nitro-glycérine doivent avoir, bien uniformément mélangé avec la matière absorbante, un satisfaisant anti-acide qui doit être en quantité suffisante pour que l'acide puisse neutraliser le pouvoir d'un montant de carbonate de magnésie égal à un pour cent de la nitro-glycérine.

1553. *Emballage.*—Les explosifs puissants, contenant plus de 10 pour 100 de nitro-glycérine, doivent être faits en cartouches ne dépassant pas 4 pouces de diamètre, ou 8 pouces de hauteur (ceci ne s'applique pas à la dynamite gélatineuse), et ne doivent pas être mis dans des sacs. Les sacs d'explosifs puissants ne contenant pas plus de 10 pour 100 de nitro-glycérine et pas plus de 12½ livres chaque de matière explosible, seront acceptés comme cartouches, mais ces sacs doivent être solides et doivent être placés dans la caisse avec l'ouverture en dessus. L'enveloppe de toutes cartouches, qu'elle soit de papier ou autre substance, devra être solide et traitée de façon telle qu'elle n'absorbera pas le liquide constituant de l'explosif.

1554. Toutes les boîtes dans lesquelles des cartouches contenant de la nitro-glycérine sont emballées doivent être doublées d'une matière imperméable à la nitro-glycérine liquide. Des cartons fermés en bas et faits de matière solide et pliable qui est aussi imperméable, forment une bonne doublure. Au moins un quart de pouce de sciure de bois devra être mis sur le fond de la boîte avant d'y insérer les cartouches, et tout l'espace vide du dessus devra être rempli de même. Les cartouches, excepté les enveloppes ou sacs autorisés par le paragraphe 1553, doivent être arrangées de telle façon dans les boîtes que lorsqu'elles sont transportées avec les boîtes, fond en dessus, toutes les cartouches se trouveront sur le côté et jamais sur leurs extrémités.

1555. Les caisses doivent être solides (règles générales *D, E, F*), le bois partout doit être clair et sans nœuds, et si elles sont faites à mortaise, ne doivent pas avoir moins de un demi-pouce d'épaisseur.

Quand il s'agit de caisses clouées, les coins ne doivent pas avoir moins de 1 pouce, ni les côtés, dessus et dessous moins de un demi-pouce d'épaisseur. Les limites d'épaisseur se rapportent à la caisse finie et non pas au bois non assemblé.

1556. Les explosifs puissants, ne contenant aucun ingrédient liquide, et n'ayant pas avec leur pourcentage normal d'humidité, une sensibilité au choc plus forte que celle mesurée par celui donné par un boulet de 8 livres tombant d'une hauteur de 5 pouces sur un fragment comprimé de l'explosif, de trois centièmes de pouce d'épaisseur et deux dixièmes de pouce de diamètre tenu rigide entre deux surfaces d'acier dur, comme dans l'appareil pour l'essai des chocs au Bureau des Explosifs de l'Association des chemins de fer américans, seront acceptés pour le transport quand ils seront bien emballés en colis serrés qui sont conformes aux règles générales *D, E, F*. Ces explosifs peuvent aussi être emballés en cartouches et doivent être ainsi emballés quand leur sensibilité est supérieure à celle mentionnée plus haut.

1557. *Nitro-cellulose sèche.*—Les paquets d'intérieur ne contenant pas plus de 1 livre de nitro-glycérine sèche chacun, enveloppés de fort papier paraffiné, ou autre matière à l'épreuve des étincelles, seront acceptés pour être expédiés s'ils sont bien assujétis dans une enveloppe extérieure conforme aux règles générales *D, E,* et *F*, et marquée comme prescrit dans le paragraphe 1559. Les colis extérieurs ne doivent pas contenir plus de dix livres de nitro-glycérine sèche.

1558. *Poids.*—Les explosifs puissants contenant un ingrédient liquide explosif, ne doivent pas dépasser 65 livres, poids brut, dans une seule caisse.

Les explosifs puissants ne contenant aucune matière explosible liquide comme défini dans le paragraphe, n'excéderont pas soixante-cinq (65) livres, poids brut, dans une seule enveloppe extérieure.

Le poids total d'un colis contenant de la nitro-cellulose sèche, emballée comme défini dans le paragraphe 1557, ne doit pas dépasser 35 livres.

1559. *Marques.*—Les boîtes doivent être bien visiblement marquées sur le dessus et sur un côté ou bout "Explosif puissant—dangereux". Le dessus doit être marqué, "ce côté en dessus."

1560. Pour les envois d'explosifs puissants en grande quantité, le wagon doit être certifié et placardé comme prescrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 4.—Poudre sans fumée.

Poudre sans fumée pour canon.

1571. La poudre sans fumée pour canon doit être paquetée en boîtes bien jointes absolument sans nœuds et sans crevasses, ou dans des barillets, conformes aux règles générales *D, E,* et *F.*

1572. *Poids.*—Les colis ne doivent pas peser plus de 152 livres, poids brut.

1573. *Marques.*—Chaque colis doit être bien visiblement marqué sur le dessus "Poudre sans fumée pour canon".

1574. *Wagons.*—La poudre sans fumée pour canon peut être expédiée dans tout wagon à marchandises, en bonne condition. Le wagon doit être placardé "Inflammable", comme prescrit par le paragraphe 1663.

Poudre sans fumée pour petites armes.

1575. *Emballage.*—Les colis de moins de neuf livres (9) de poudre sans fumée pour petites armes, doivent être mis dans une boîte bien jointe, de sorte que le trou de remplissage de chaque paquet intérieur se trouvera en dessus, et la boîte doit être marquée sur le dessus comme prescrit par le paragraphe 1578.

1576. Les quantités de 9 livres et au-dessus doivent être placées dans des colis conformes aux règles générales *D, E, F.* Les barillets de moins de 9 pouces de long doivent être mis en caisses comme prescrit par le paragraphe 1541.

1577. *Poids.*—Les paquets pesant plus de 31 livres brut ne seront pas acceptés à moins d'être emballés sous la surveillance et expédiés pour le compte du gouvernement du Canada.

Les paquets ne pesant pas plus de 30 livres brut chaque peuvent être groupés ensemble, mais dans ce cas le colis ne devra pas dépasser le poids de 150 livres.

1578. *Marques.*—Chaque colis doit être visiblement marqué sur le dessus "Poudre sans fumée pour petites armes".

1579. *Wagon.*—Les envois de poudre sans fumée pour petites armes en grande quantité devront se faire dans un wagon certifié et placardé comme prescrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 5.—Fulminates.

1591. *Emballage.*—Le fulminate de mercure non divisé ne doit pas contenir moins de vingt-cinq (25) pour 100 d'eau quand on l'emballe, et doit dans cette condition d'humidité être placé dans un sac fait de toile de coton solide très serré, égale en qualité et poids au coton dont on se sert pour la doublure des poches de vêtements de choix. A l'intérieur du sac et recouvrant le fulminate on doit y placer un morceau du même tissu couvrant tout le diamètre du sac, et le sac doit être bien attaché et placé dans un autre sac à grain, qui à son tour doit être solidement attaché et mis dans le centre d'un tonneau ou d'un baril en bonne condition, et de la même sorte que ceux employés pour le transport de l'alcool. Le sac à grain ne doit pas contenir plus de 150 livres de poids de fulminate sec, et doit être entouré de tous les côtés par de la sciure de bois bien pressée et n'ayant pas moins de 6 pouces d'épaisseur. Le tonneau ou baril doit être doublé d'un sac de

jute fermé par une couture pour empêcher la perte de la sciure de bois. Après que le baril a été dûment cerclé, on doit le remplir d'eau, la bonde cachetée, et le baril doit être soigneusement inspecté et toutes les fuites bouchées.

1592. *Marques.*—Chaque tonneau ou baril, doit être visiblement marqué " Fulminate de mercure humide—dangereux ".

1593. Un wagon contenant une grande quantité de fulminate de mercure devra être certifié et placardé conformément aux paragraphes 1661 et 1666.

Groupe 6.—Munitions.

Munitions de petites armes.

1601. *Emballage.*—Les munitions pour petites armes doivent être mises d'abord en boîtes de carton ou autres et ces boîtes doivent être emballées dans d'autres caisses solides.

Les munitions pour petites armes en boîtes de carton ou autres, et en quantités n'excédant pas 75 livres, peuvent être emballées avec des articles non explosibles et non enflammables, et avec des amorces de petites armes ou des capsules de percussion (voir paragraphe 1619), pourvu que l'envoi soit certifié (voir le paragraphe 1668) et le colis marqué à l'extérieur comme prescrit par le paragraphe 1602.

1602. *Marque.*—Chaque colis ou caisse doit être marqué à l'extérieur, " Munitions pour petites armes ".

1603. Les munitions pour petites armes peuvent être expédiées dans tout wagon à marchandises fermé en bonne condition, sans le placard prescrit par le paragraphe 1663.

Munitions pour canons.

1604. *Emballage.*—Les munitions pour canons doivent être bien emballées et bien fixées dans de fortes caisses avec des poignées ou taquets.

1605. *Marque.*—Chaque caisse doit être marquée visiblement à l'extérieur " Munition pour canons, projectiles explosibles " ou " Munitions pour canon, projectiles vides ", suivant que les projectiles contiennent ou non leur charge d'explosif.

1606. *Wagon.*—Un wagon contenant des munitions pour canons doit être certifié et placardé comme prescrit par le paragraphe 1663.

Projectiles explosibles.

1607. *Emballage.*—Les projectiles explosibles doivent être emballés dans de fortes caisses et chaque projectile bien assujetti. Quand le poids brut ne dépasse pas 150 livres la caisse doit avoir des poignées ou taquets.

1608. Le poids brut d'une caisse contenant plus d'un projectile ne devra pas dépasser 150 livres.

1609. *Marque.*—A l'extérieur de chaque caisse sera marqué visiblement " Projectiles explosibles " ou " Projectiles vides ". Aucune restriction autre que la mention ci-dessus n'est nécessaire pour l'expédition des projectiles vides.

1610. Pour les projectiles explosibles en grande quantité le wagon doit être certifié et placardé comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1666.

Capsules d'explosion.

1611. *Emballage.*—Les capsules d'explosion contiennent un explosif si sensible et si dangereux qu'un emballage très soigné est nécessaire.

Les capsules d'explosion doivent être emballées dans de solides récipients en ferblanc, dans lesquels elles doivent bien s'ajuster, et les capsules doivent être tenues serrées par des bandes élastiques fixées dans la boîte au-dessus des cartouches. Pas

plus de 100 capsules d'explosion ne doivent être mises dans une seule boîte en ferblanc. Toutes les boîtes en ferblanc doivent ensuite être bien enveloppées de papier ou de carton, et ensuite mises dans une caisse de bon bois de pas moins de trois huitièmes de pouce d'épaisseur (excepté quand les caisses sont faites de bois dur avec coins renforcés, dans quel cas le bois n'a pas besoin d'avoir plus de trois seizièmes de pouce). Cette boîte d'intérieur doit ensuite être placée dans une boîte extérieure de bois solide n'ayant pas moins de 1 pouce d'épaisseur et n'ayant ni nœuds brisés ni crevasses. De la sciure pressée ou de l'excelsior, au moins un pouce d'épaisseur sur tous les points doit séparer les deux emballages. On ne doit pas placer plus de 20,000 capsules d'explosion dans un seul colis d'expédition.

Si la caisse extérieure n'est pas pour contenir plus de 5,000 capsules, la boîte intérieure peut être omise, et la caisse peut se faire de bois de ½ pouce; dans ce cas les boîtes en zinc dans les cartons doivent être séparées de la caisse extérieure et sur tous les points par au moins un pouce de sciure bien pressée ou de l'excelsior. Une boîte en ferblanc ne contenant pas plus de 100 capsules peut être emballée avec de la mèche. (Paragraphe 1648.)

Les capsules pour explosion électrique doivent être mises dans des cartons n'en contenant pas plus de 50 chacun. Ces cartons doivent être emballés dans une boîte faite de planches n'ayant pas moins d'un demi-pouce d'épaisseur.

Toutes les boîtes contenant plus de 5,000 capsules d'explosion et pesant plus de 50 livres, poids brut, devront avoir des poignées ou des attaches et tous les couvercles doivent être bien assujettis.

1612. *Poids.*—Le poids brut d'un emballage extérieur contenant des capsules pour explosion ordinaire ou par électricité ne doit pas dépasser 100 livres.

1613. *Marques.*—Chaque enveloppe extérieure doit être visiblement marquée "Capsules d'explosion—Manier avec soin" ou "Capsules pour explosion électrique —Manier avec soin". De plus, chaque wagon devra être marqué "Ne pas emmagasiner ou charger avec des explosifs puissants".

1614. *Wagon.*—Le certificat et le placard prescrits par les paragraphes 1661 et 1666 sont requis pour les expéditions de capsules d'explosion en grande quantité, excepté qu'un envoi de pas plus de 100 capsules peut être transporté dans un wagon à marchandises en bonne condition sans certificat ni placard.

Fusées détonatrices.

1615. Des fusées détonatrices doivent être emballées dans de fortes caisses bien closes avant des poignées ou attaches, et chaque fusée doit être bien pressée.

1616. *Poids.*—Le poids brut d'un colis ne doit pas être supérieur à 150 livres.

1617. *Marque.*—Chaque enveloppe extérieure devra être marquée visiblement "Fusées détonatrices—Manier avec soin".

1618. *Wagon.*—Un wagon contenant des fusées détonatrices doit être certifié et placardé comme décrit dans les paragraphes 1661 et 1666.

Amorces, mèches à percussion et mèches de durée.

1619. *Emballage.*—Les amorces, mèches à percussion et de durée, doivent être emballées dans des boîtes solides et bien closes, et disposées de façon à ce que les paquets ne bougent pas dans la caisse.

Les amorces pour petites armes, contenant l'enclume, doivent être emballées après le 1er décembre 1909 dans des paquets cellulaires, avec des séparations entre les rangées et les colonnes d'amorces, de sorte que l'explosion d'une partie des capsules dans l'envoi total ne causera pas l'explosion de toutes les amorces. Les capsules de percussion peuvent être emballées dans des boîtes en métal ou autres ne contenant pas plus de 500 capsules, mais la construction de la capsule, et la

sorte et la quantité d'explosif dans chaque, doit être telle que l'explosion d'une partie des capsules dans tout l'envoi ne puisse causer l'explosion de toutes les capsules.

Les amorces pour petites armes et capsules à percussion peuvent former partie du poids total de 75 livres de munitions pour petites armes qui peuvent être placées avec d'autres articles comme autorisé par le paragraphe 1601.

1620. *Poids.*—Le poids total d'un seul colis ne devra pas dépasser 150 livres.

1621. *Marque.*—Chaque boîte extérieure devra être marquée lisiblement "Amorces pour petites armes", ou "Capsules de percussion—Manier avec soin", ou "Fusées à percussion" ou "Fusées à combinaison—Manier avec soin", etc.

1622. *Wagon.*—Les amorces, capsules et fusées de durée peuvent être expédiées dans un wagon à marchandises en bonne condition, sans le placard prescrit par le paragraphe 1663.

Groupe 7.—Feux d'artifice.

1641. *Emballage.*—Les feux d'artifice ordinaires doivent être finis, à l'exclusion des simples ornements, comme livrés au commerce de détail, et doivent être soigneusement emballés dans des boîtes solides, étanches et à l'épreuve des étincelles.

1642. *Marque.*—Chaque caisse extérieure devra être marquée bien visiblement "Feux d'artifice ordinaires—Tenir loin du feu".

1643. *Wagon.*—Les feux d'artifice ordinaires peuvent être expédiés dans un wagon ordinaire en bonne condition (paragraphe 1663), mais ils ne doivent pas être chargés dans un wagon avec des explosifs ou des articles inflammables (paragraphe 1680.)

Un wagon contenant une quantité de feux d'artifice devra porter le placard "Inflammable", voir paragraphe 1663.

Feux d'artifice spéciaux.

1644. *Emballage.*—Les feux d'artifice spéciaux devront être à l'état fini, à part les détails de simple ornementation comme fournis au commerce de détail, et ne doivent pas contenir une amorce ni un détonateur. (Voir paragraphe 1501f.) Ils doivent être soigneusement emballés dans des caisses à l'épreuve des étincelles, conformes aux règles générales *D, E, F,* avec des taquets ou poignées.

1645. *Poids.*—Le poids brut de chaque colis contenant des feux d'artifice spéciaux ne devra pas peser plus de 200 livres.

1646. *Marque.*—Chaque caisse qui contient des feux d'artifice spéciaux ou un mélange d'ordinaires et de spéciaux, devra être bien marquée, "Feux d'artifice spéciaux—Manier avec soin—Tenir loin du feu".

1647. *Wagon.*—Les feux d'artifice spéciaux peuvent être envoyés dans tout wagon de fret en bonne condition, paragraphe 1663, mais ils ne doivent pas être chargés dans un wagon avec des explosifs ou des matières inflammables (paragraphe 1680). Un wagon contenant une quantité de feux d'artifice spéciaux devra être protégé par le placard "Inflammable" (voir paragraphe 1663).

Fusée de sûreté et pétards.

1648. Les fusées de sûreté et les pétards, quand ils sont bien emballés en caisses ou en barils peuvent être acceptés pour l'expédition et chargés dans tout wagon avec toute sorte de matière explosible ou inflammable, ou avec d'autre fret. Si des capsules sont emballées avec des fusées de sûreté, le colis extérieur devra être marqué comme prescrit par le paragraphe 1613. (Voir paragraphe 1611.)

Section III.—Choix et préparation des wagons.

1661. Le transport sûr des explosifs dépend beaucoup de la sorte et de la condition du wagon dans lequel ils sont chargés.

Pour le transport de—

Poudre noire ou brune,
Explosifs puissants,
Poudre sans fumée pour petites armes,
Fulminates,
Capsules d'explosion,
Capsules pour explosion électrique,
Munitions pour canon, projectiles explosibles,
Projectiles explosibles, ou
Fusées détonantes,

seuls des wagons vérifiés et placardés pourront être employés. (Voir paragraphes 1662 et 1666.)

1662. Les wagons certifiés doivent être inspectés en dedans et en dehors, et doivent être conformes aux spécifications suivantes:—

(*a*) Capacité d'au moins 60,000 livres. Les wagons de fret avec plancher en acier ou autres wagons avec engrenages à friction, devront être employés quand c'est possible. Sur les chemins de fer à voie étroite et autres, dont les wagons de fret sont de capacité inférieure à 60,000 livres, les explosifs pourront être transportés dans des wagons de moindre capacité pourvu que l'on emploie les wagons les plus grands et les plus solides.

(*b*) Les wagons doivent avoir des freins à air et à main dans de bonne condition de fonctionnement.

(*c*) Ils ne doivent pas avoir de planche disjointe ou des fentes dans le plafond, les côtés et les bouts.

(*d*) Les portes doivent joindre si exactement qu'aucune étincelle ne puisse passer par les joints, et si nécessaires elles doivent être tringlées. Le tringlage des portes devra être fait à l'intérieur et cloué au cadre, là où il formera un tampon contre lequel la porte fermée est pressée. L'ouverture en dessous des portes sera fermée de la même façon.

(*e*) Les tourillons des essieux et les trucks devront être soigneusement examinés et mis dans une condition qui réduira au minimum le danger d'échauffement et autres ennuis nécessitant le découplement du wagon avant son arrivée à destination. Les dessus ou couvercles des boîtes de roues, devront être bien en place.

(*f*) Le wagon doit être soigneusement balayé avant d'être chargé, les trous dans le plancher ou les côtés doivent être réparés, et on doit avoir soin qu'aucun clou ou boulon ne ressorte ou qu'une pièce de métal puisse se mettre à jouer, ou faire des trous dans les colis d'explosifs pendant le transport.

(*g*) Quand le wagon doit être complètement chargé d'explosifs, ou quand des explosifs sont chargés sur des boulons ou chevilles exposés, ces boulons ou chevilles seront recouverts de courtes pièces de bois solide (planche de 2 pouces) clouées au planchers afin d'empêcher qu'ils ne traversent les colis d'explosifs.

(*h*) Le toit du wagon doit être soigneusement inspecté du dehors pour les endroits détériorés, surtout en dessous ou près de la plateforme, et tels endroits devront être couverts pour empêcher qu'ils ne prennent feu par les étincelles. Un wagon avec un toit généralement détérioré, même sans crevasse, ne devra pas être employé.

(*i*) Quand des explosifs sont transportés dans un wagon pris en route, on doit en choisir un avec des portes à coulisses en bonne condition, ou avec des portes joignant si bien que des tringles ne seront pas nécessaires.

(*k*) L'agent transporteur devra faire examiner le wagon afin qu'il soit bien préparé, et doit avoir un "certificat de wagon" signé en triplicata sur la formule prescrite (paragraphe 1665) avant de permettre le chargement du wagon.

(*l*) Les wagons qui ne sont pas en bonne condition, comme spécifié ci-dessus, ne devront pas être fournis à l'expéditeur ou employés pour le transport des explosifs.

1663. Un chargement complet ou moins d'un chargement de wagon de:—

Munitions pour petites armes,
Amorces,
Fusées à percussion,
Fusées de durée ou combinaison,
Munitions pour canon, projectiles vides,
Feux d'artifices,

peuvent être chargés dans tout wagon de fret en bonne condition, et dont le toit n'est pas en danger de prendre feu par suite de parties détériorées non protégées. Ces wagons peuvent servir sans être certifiés et placardés comme prescrit par les paragraphes 1661 et 1666, mais les wagons contenant des

Munitions pour canons, projectiles vides,
Poudre à canon sans fumée, ou des
Feux d'artifice,

doivent être protégés par le placard "Inflammable" (voir paragraphe 1868), et les portes tringlées si nécessaire.

PLACARDER WAGON ET CERTIFIER CONTENU.

1664. La pratique uniforme est importante, et les formules prescrites des certificats de wagons et des placards doivent être employées.

1665. *Certificat du wagon.*—Le certificat suivant (prescrit par le paragraphe 1662k), imprimé sur de fort carton mesurant 7 x 7 pouces, devra être dument exécuté en triplicata par le transporteur et par l'expéditeur s'il charge les wagons. L'original doit être donné par le transporteur à la station de départ, et les deux autres attachés à l'extérieur des portes des wagons, un de chaque côté, la partie basse du certificat à 4½ pieds au-dessus du plancher.

CERTIFICAT DU WAGON.

N° 1. ....Station,

................19....

Je certifie par les présentes que j'ai aujourd'hui personnellement examiné..... ....le wagon N°..........., et que le toit et les côtés n'ont pas de planches disjointes, trous ou fissures ou parties détériorées par où des étincelles pourraient causer le feu, que les boulons et chevilles sont bien protégés, et qu'il ne se trouve aucune pièce en jeu ou de clous en projection du plancher ou des côtés du wagon qui pourraient abîmer les colis ou les explosifs; aussi que le wagon est en bonne condition et qu'il a été aujourd'hui même bien balayé avant d'être chargé; que j'ai examiné toutes les boîtes d'essieux et qu'elles sont bien couvertes, garnies et graissées, et que les freins à air et à main sont dans un état de bon fonctionnement.

....

N° 2. ....Station,

................19....

Je certifie par les présentes que j'ai aujourd'hui personnellement examiné le wagon ci-dessus, que le plancher est en bonne condition, et a été bien balayé, et

que le toit et les côtés n'ont ni planches disjointes, trous ou fissures ou parties détériorées qui pourraient recevoir des étincelles et amener un commencement de feu, que les chevilles et boulons sont protégés, et qu'il n'y a aucune pièce de fer ou clou en projection du plancher ou dse côtes du wagon qui puisse abîmer les colis d'explosifs; que les explosifs dans ce wagon ont été chargés et bien assujétis, et que le wagon a été placardé conformément aux paragraphes 1661, 1666 et 1674 à 1683 inclusivement, des règlements pour le transport des explosifs prescrit par la Commission des chemins de fer du Canada; que les portes joignent si bien ou ont été tringlées de façon à ce que les étincelles ne puissent passer par les joints ou en dessous.

....

....

NOTE.—Les deux certificats doivent être signés: 1o le certificat No 1 par le représentant du transporteur. Pour tous les envois chargés par l'expéditeur, lui, ou son agent autorisé, et le représentant du transporteur, doit signer le certificat No 2. Quand le wagon n'est pas chargé par l'expéditeur, le certificat No 2 doit être signé seulement par le représentant du transporteur. Un expéditeur devrait refuser de se servir d'un wagon qui n'est pas en bonne condition.

1666. *Placard.*—Chaque wagon contenant l'un des explosifs spécifiés dans le paragraphe 1661, et en n'importe quelle quantité, doit être protégé en attachant à l'extérieur du wagon des deux côtés et extrémités, le bord du bas ne devant pas être à plus de 4 pieds et demi du plancher du wagon, une pancarte régulière de 12 x 14 pouces, sur laquelle apparaîtra en impression rouge et noir sur du fort papier parcheminé, l'avis suivant:—

EXPLOSIFS

(Impression en rouge).

MANIER AVEC SOIN.

TENIR ÉLOIGNÉ DU FEU.

(Impression en rouge).

............................Station,...............19....

RÈGLEMENTS CONDENSÉS POUR LA MARCHE DU WAGON.

1. Ce wagon ne doit pas être attaché à un train de voyageurs ou train mixte.
2. Les wagons contenant des explosifs doivent être près du centre du train et tous ensemble si désiré; ils doivent être au moins à quinze wagons de la locomotive et dix de la cuisine si la longueur du train le permet.
3. Les wagons contenant des explosifs doivent être placés entre des wagons fermés ne contenant pas de matières inflammables, charbon de bois, coton, acide, bois, fer, tuyaux ou autres articles susceptibles de traverser les bouts du wagon.
4. Un wagon avec bâti en acier contenant des explosifs peut être placé entre des wagons à bascule en acier dans un train.
5. Les freins à air et à main sur ce wagon doivent bien fonctionner.
6. En attelant ou dételant ayez soin d'avoir un wagon entre celui des explosifs et la machine autant que possible, et ne pas découpler ce wagon lorsqu'il est en mouvement.
7. Evitez tous les chocs à ce wagon et attelez soigneusement.
8. Evitez de placer ce wagon près d'un endroit où le feu peut prendre.
9. Les locomotives sur une voie parallèle ne doivent pas rester à côté ou près de ce wagon quand cela peut être évité.

1667. Un wagon contenant un des explosifs (comme prescrit dans la paragraphe 1661) ne doit pas être laissé partir d'une station ou voie de garage sans avoir les certificats et placards prescrits dans les paragraphes 1665 et 1666 bien apposés.

1668. *Certificat de l'expéditeur.*—Avant que l'un des colis contenant un ou plusieurs des articles suivants:—

> Poudre noire ou brune, explosifs puissants, poudre à canon sans fumée, poudre sans fumée pour petites armes, fulminates, munitions pour canon—projectiles explosibles, munitions pour canon, projectiles vides, projectiles explosibles, fusées détonatrices, capsules d'explosion, capsules d'explosion par contact électrique, amorces (nommer le genre), fusées à percussion, fusées de durée ou combinées, feux d'artifice ordinaires ou spéciaux, fusées de signaux ou pétards de signaux,

puissent être acceptés, l'expéditeur devra délivrer au transporteur un ordre d'expédition sur lequel chaque article est bien mentionné par son nom, comme spécifié dans ce paragraphe; et au-dessus de la signature de l'expéditeur ou de son agent autorisé, doit être imprimé, écrit ou timbré, et faire partie de l'ordre d'expédition, le certificat ci-dessous:—

Ceci est pour certifier que les articles ci-dessus ont bien été décrits, et sont emballés et marqués et sont dans une condition propre au transport, suivant les règlements prescrits par la Commission des chemins de fer du Canada.

Le transporteur doit voir à ce que l'expédition est bien décrite et que le poids brut correct est donné sur la feuille de route. Le transporteur doit aussi faire écrire ou timbrer sur la carte et la feuille: " Le certificat de l'expéditeur a été déposé avec le premier transporteur ".

La carte de route, pour un wagon contenant une quantité des explosifs nommés dans le paragraphe 1661, doit aussi être marquée dans le haut du mot " Explosifs ".

1669. Le transporteur doit voir à ce que l'ordre d'expédition pour les explosifs soit gardé à la station de départ sur une liasse spéciale, avec tous les autres certificats originaux pour les wagons se rattachant à cette station. Les certificats de wagon en duplicata et triplicata pris des wagons non déchargés à toute station peuvent être détruits s'il n'y a pas violation de ces règlements à reporter. (Voir paragraphe *G*, règles générales.)

EXPÉDITIONS DES LIGNES CONNEXES.

1670. Les wagons contenant des explosifs comme spécifié dans le paragraphe 1661 qui sont offerts par des lignes connexes devront être soigneusement inspectés, sans inutilement remuer le chargement, par la compagnie qui le reçoit pour voir si ces règlements ont été suivis, et le wagon ne doit pas être expédié jusqu'à ce que les violations à ce règlement n'aient été corrigées.

Les expéditions d'explosifs offertes par des compagnies de navigation doivent suivre ces règlements, et les feuilles de route de l'accise doivent porter les endossements prescrits par le paragraphe 1668.

MANUTENTION DES EXPLOSIFS.

1671. En maniant des colis d'explosifs aux stations et dans les wagons, on doit prendre le plus grand soin d'éviter leur chute ou des chocs. On ne doit ni les jeter, ni les laisser tomber, ni les rouler.

1672. Le transporteur doit choisir avec soin les hommes pour ce travail, voir que la plate-forme et les pieds des hommes soient autant que possible sans sable, et doit prendre toutes les précautions contre le feu. On ne doit jamais laisser des personnes non autorisées avoir accès aux explosifs pendant qu'ils sont sous la garde

du transporteur. On devra prendre des précautions, si possible, pour l'emmagasinage des explosifs en dehors de la station, et tout effort devra être fait pour réduire le temps de cette garde à un minimum. L'enlèvement prompt par les destinataires doit être exigé pour éviter tout danger non nécessaire.

1673. Les envois d'explosifs puissants et de poudre ne devront pas être déchargés à une station qui n'est pas une agence, à moins que le destinataire ne soit là pour en prendre livraison ou à moins que des facilités de magasinage ne soient établies à ce point pour leur protection.

CHARGEMENT DU WAGON.

1674. Les caisses d'explosifs, quand elles sont chargées dans le wagon, doivent rester sur leur fond. Un wagon ne doit pas contenir plus de 70,000 livres de poids brut d'explosifs. Cette limite ne touche pas les envois de munitions.

1675. Les explosifs emballés dans des tonneaux, excepté s'ils sont en double caisse, devront être chargés sur le côté avec la tête vers l'arrière du wagon, et on ne doit pas les placer dans l'espace entre les portes à moins qu'elles ne soient planchéiées à l'intérieur aussi haut que le chargement.

Les grands tonneaux, barils, ou barillets peuvent être chargés indifféremment.

1676. Les colis contenant un des explosifs pour le transport duquel un wagon certifié et placardé est prescrit (paragraphe 1661) doivent être assujétis, calés et étayés par celui qui le charge, afin d'empêcher un changement de position par les chocs ordinaires incidents au transport. Un soin spécial doit être pris pour les empêcher de tomber sur le plancher, ou d'avoir une chute quelconque pendant le transit. Pour éviter des délais aux trains de fret, quand il y a plus d'un envoi d'explosifs chargés dans un wagon pris en route, chaque expédition devrait être tenue séparée. Si l'étayement est défait par suite du déchargement d'une partie, le reste doit être étayé à nouveau.

1677. Les fusées détonatrices ou fusées d'explosion, ou capsules d'explosion électrique, ne doivent pas être chargées sur un wagon avec des explosifs puissants d'aucune sorte, y inclus des projectiles explosifs, ni avec de la nitro-cellulose humide, ni avec de la poudre sans fumée pour petites armes.

1678. Le fulminate en quantité ne doit pas être chargé avec aucun autre explosif ou substance inflammable, excepté des munitions de petites armes, amorces, fusées à percussion, fusées de durée ou combinées, fusées de signaux ou pétards pour signaux.

1682. Les substances inflammables, acides, allumettes, feux d'artifice, drogues, produits chimiques et cylindres contenant des gaz liquides ou gazeux, soit protégés par une étiquette ou non, ne devront pas être placés dans un wagon contenant des explosifs (excepté des munitions pour petites armes, amorces, fusées à percussion, fusées de durée ou combin es, fusées et pétards de signaux), ni non plus les explosifs doivent être emmagasinés sur la propriété du chemin de fer près de tels articles.

Quand il est possible, des jours fixés et séparés seront assignés pour la réception des envois de moins de 1 wagon complet d'explosifs.

1683. Dans un wagon contenant des explosifs, tous les colis d'autre fret doivent être chargés et étayés de façon à empêcher tout dommage aux colis d'explosifs. Quand c'est possible, les explosifs devraient être chargés de façon à éviter les points de transfert.

Aux stations où il est nécessaire de remuer les explosifs pendant la nuit, il est recommandé que l'on se serve de lampes électriques à incandescence.

MANŒUVRE DES WAGONS CONTENANT DES EXPLOSIFS.

1684. Les wagons contenant des explosifs ne doivent pas être mis sur un train de voyageurs ou un train mixte. La phrase " wagon contenant des explosifs ", tel

que comprise dans ce ou les paragraphes subséquents, excepté le paragraphe 1697, réfère aux explosifs spécifiés dans le paragraphe 1661.

1685. *Expédition des envois d'explosifs.*—Tout effort possible devrait être fait pour accélérer la marche des wagons d'explosifs.

1686. *Dans les trains directs.*—Les wagons contenant des explosifs doivent être placés près du centre du train, et deux ou plusieurs wagons peuvent être ainsi placés si désiré. Ils doivent être à au moins 15 wagons de la machine et 10 de la cuisine quand la longueur du train le permet.

De tels wagons peuvent être placés entre deux wagons couverts qui ne sont pas chargés de substances inflammables, charbon de bois, coton, acides, bois, fer et tuyaux ou autres articles susceptibles de traverser le bout par suite de chocs.

Quand les explosifs sont montés sur des wagons avec bâtis en acier, de tels wagons seront placés dans le train entre des wagons à bascule. Tous les wagons contenant des explosifs doivent avoir des freins à air et des freins à main.

1687. *Trains de manœuvres et trains locaux.*—Les wagons contenant des explosifs doivent avoir des freins à air et être placés aussi près du centre que possible.

1688. *Manœuvre dans les cours.*—En manœuvrant des wagons contenant des explosifs dans les cours, où sur des voies de garage, ils doivent, à moins que ce ne soit pratiquement impossible, être couplés à la machine avec un wagon entre et on ne doit jamais les dételer pendant la marche.

On doit les accoupler soigneusement et éviter tous les chocs non nécessaires.

On doit empêcher les autres wagons de heurter un wagon chargé d'explosifs. Ils doivent être placés dans les cours et les garages de façon à ce qu'on les touche le moins possible, loin de tout danger d'incendie, et quand c'est possible on ne doit pas laisser de machines sur une voie parallèle ou trop près.

1689. Dans aucune circonstance un wagon qui doit avoir le placard "Explosifs" ne doit être près d'une station, y inclus les points de transfert au garage, à moins qu'il n'ait bien sa carte et qu'il soit en bonne condition.

1690. Quand un wagon contenant des explosifs est dans un train, le transporteur doit avoir soin de notifier les employés du train et de la machine de la présence et de l'endroit du wagon avant que le train quitte la station initiale.

1691. De tels wagons doivent être fréquemment inspectés pour voir si la carte est intacte. Si une de ces cartes se détache et se perd en transit, on devra la remplacer à l'arrivée dans les cours de la prochaine division.

1692. A moins d'autre arrangement, quand un wagon contenant des explosifs est pour être transféré, déchargé ou chargé pour une cause quelconque, à un point donné, station ou cour, le transporteur doit donner avis à cette station par télégramme de l'heure probable de l'arrivée et du nombre de wagons (non par les numéros des wagons), afin qu'une surveillance soit faite dans la manœuvre de ceux-là.

1693. Aux points où les trains s'arrêtent, les wagons contenant des explosifs et les wagons avoisinant devront être examinés pour voir s'ils sont en bonne condition, si les coussinets ne chauffent pas ou s'ils ne sont pas susceptibles de causer des dommages. Si les wagons contenant des explosifs et les wagons avoisinant partent à court de leur destination, le transporteur doit s'arranger pour qu'un avis soit donné afin d'éviter un accident.

1694. Quand un wagon contenant des explosifs est ouvert pour une cause quelconque, on doit inspecter les colis pour voir s'ils sont bien assujétis, et en bonne condition, et qu'aucune boîte de dynamite ne reste debout ou sur le côté. Si on découvre de la dynamite qui s'échappe, ou de la poudre, les paquets défectueux doivent être enlevés et placés dans un endroit sûr. La poudre et les autres explosifs perdus doivent être balayés et enlevés soigneusement. Si le plancher se trouve mouillé de nitro-glycérine, le wagon n'est pas sûr pour l'usage, et le préposé devrait immédiatement demander au surintendant le séchage et le lavage du plancher avec une solution saturée de potasse ou de soude. Si nécessaire, le wagon doit être placé

sur une voie de garage isolée et un avis donné à qui de droit. (Voir paragraphes 1534 et 1535).

1695. Les certificats et placards prescrits dans les paragraphes 1665 et 1666 doivent être enlevés aussitôt que le wagon est déchargé.

1696. Le transporteur devra voir que tous les expéditeurs de son territoire reçoivent une copie des présents règlements,

EN CAS DE CATASTROPHE.

1697. Dans le cas d'un accident à un ou plusieurs wagons contenant des explosifs, tous les colis non brisés devraient être mis en sûreté, et autant que possible tous ceux du groupe "explosifs puissants" brûleront en petite quantité tranquillement et sans causer d'explosion, cependant on doit tout faire pour éteindre le feu.

Avant d'arriver à dégager les débris dans lesquels se trouve un wagon d'explosifs, tous les colis non brisés devraient être mis en sûreté et autant que possible des colis brisés enlevés, et le reste saturé d'eau. Beaucoup d'explosifs partent ou une pièce de métal et une pierre s'entrechoquent. En déblayant un acci-avec un seul choc ou par une étincelle produite lorsque deux pièces de métal dent, on prendra donc bien soin de ne rien faire jaillir avec les outils, et en se servant de la grue ou de la locomotive pour déchirer les débris, la possibilité de la production d'étincelles doit être considérée. La plupart des explosifs voient leur danger d'explosion au minimum si on les sature d'eau; mais avec les dynamites, l'eau ne les garantit pas des explosions par choc. Au cas où du fulminate a été jeté partout par un accident, après que les débris ont été déblayés, la surface du sol devra être enlevée, et après avoir saturé la place avec de l'huile, on remettra de la terre neuve. Si ceci n'est pas fait, quand la terre et le fulminate seront séchés, de petites explosions pourront avoir lieu quand la terre mélangée sera pilée ou touchée.

1868. Un placard blanc de la forme d'un losange, imprimé sur un fort papier mesurant 15 pouces dans chaque diagonale, et portant la mention en lettres rouges et noires "Inflammables—Tenir éloignés le feu et les lumières—Manier avec soin", devra être placé extérieurement et de chaque côté du wagon contenant une quantité assez forte de poudre sans fumée pour canon, ou munitions pour canon avec projectiles vides ou des feux d'artifice.

EXCEPTIONS

Pourvu que les explosifs soient emballés conformément aux lois du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, chargés et transportés par des routes entièrement canadiennes, suivant les règlements ci-dessus, ils peuvent être transportés du port d'importation à leur destination en Canada, ou à travers le Canada en un pays autre que les Etats-Unis d'Amérique; ou des destinations canadiennes, ou de la place de manufacture en Canada, pour exportation, mais dans tous les cas dans un pays autre que les Etats-Unis d'Amérique.

Et il est de plus ordonné que les règlements ici prescrits, excepté s'il n'en est pas fait autrement mention, seront mis en vigueur pas plus tard que le premier jour de novembre 1909.

D'ARCY SCOTT,

Sous-commissaire en chef,

Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

EQUIPEMENT DES FOURGONS AVEC DES LEVIERS D'ACCOUPLAGE, DES INDICATEURS DE PRESSION D'AIR ET DES VALVES DE CONTROLE DE L'AIR.

La question de l'équipement des fourgons de fret avec des leviers d'accouplage et les coupoles des cambuses avec des indicateurs de pression et des valves de contrôle de pression fut considérée à Ottawa le 14 septembre 1909, et après avoir entendu les conseils pour quelques-unes des compagnies, l'ordre suivant fut rendu:—

Sur le rapport et la recommandation d'un des inspecteurs de la Commission, et après avoir entendu les conseils pour les compagnies du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du New-York-Central, du Michigan-Central, et du Boston et Maine, et ce qui fut discuté à cette réunion—

Il est ordonné que les compagnies de chemins de fer sujettes à l'autorité législative du Parlement du Canada, opérant des chemins de fer à vapeur, muniront avant le 1er jour d'avril 1910 leurs fourgons de fret avec des leviers d'accouplement et les coupoles de leurs cambuses avec des indicateurs de pression et de valves de contrôle de pression.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Bureau des Commissaires des Chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS POUR FILS TRAVERSANT LES VOIES.

La Commission a eu sous considération depuis quelque temps la promulgation d'un ordre général établissant les conditions générales et les devis pour les traverses des fils.

Le 27 mars 1907, certaines conditions générales et des devis pour les traverses de fils téléphoniques ont été approuvés. Ce dernier ordre est maintenant remplacé par l'ordre No 8392, daté du 7 octobre 1909, qui règle aussi toutes les traverses de fils, y compris ceux de courant à haute tension. Voici les conditions et devis.

RÈGLEMENTS POUR LES FILS TRAVERSANT LES VOIES PERRÉES.

Avis aux pétitionnaires.—Envoyer au secrétaire de la Commission avec la demande, trois copies d'un croquis donnant le plan et le *profil de la traverse.* Envoyer aussi la preuve que la compagnie de chemin de fer a reçu une copie de la demande et du croquis.

Le croquis doit montrer:—

(*a*) L'emplacement des poteaux ou des tours, ou la place du conduit souterrain avec la position de la voie; et le matériel avec lequel ils seront établis.

(*b*) Le nombre des fils ou câbles que l'on se propose de poser, la distance de ceux-ci à la voie, et la méthode d'attache des fils conducteurs aux isolateurs.

(*c*) L'emplacement de tous les autres fils à traverser, et leurs supports.

(*d*) Le potentiel maximum, en volts, entre les fils, le potentiel entre les fils et la terre, et le courant maximum, en ampères, qui sera transmis.

(*e*) La sorte et la dimension des fils ou conducteurs dont on se servira pour la traverse.

(*f*) Sur les circuits de 10,000 volts, ou plus, le système de protection des conducteurs des arcs aux isolateurs.

(*g*) Le nombre des isolateurs supportant les conducteurs à la traverse. (Voir aussi "j" dans les devis.)

N. B.—Mettre un nom distinctif, numéro, date et signature sur le dessin. Marquer l'emplacement exact de la traverse proposée sur le dessin, de façon que celui-ci puisse être identifié de suite.

'A.'

CONDITIONS ET DEVIS POUR LA TRAVERSE DES FILS.

(Adoptés et confirmés par l'ordre de la Commission No 8392, daté le 7 octobre 1909.)

CHAP. I.—TRAVERSES AU-DESSUS.

Conditions.

1. Le pétitionnaire devra, à ses frais, ériger et placer les lignes, fils, câbles ou conducteurs autorisés à être construits à travers le dit chemin de fer, et devra, à ses frais, tout le temps, les maintenir en bon ordre et condition, à la hauteur montrée sur le croquis et d'après les devis ci-dessous, de façon qu'en aucun temps il ne sera causé de dommages à la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, ou à toute autre personne étant sur ou s'en servant légalement, et prendra tous les moyens nécessaires pour empêcher que de telles lignes, fils, câbles ou conducteurs, tombent en dessous de la dite hauteur.

2. Le pétitionnaire devra en tous temps dédommager entièrement la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, ou toute personne étant sur, ou se servant légalement du dit chemin de fer de, pour, ou contre toutes pertes, dépenses, dommages et frais, auxquels la dite compagnie de chemin de fer pourra être exposée en raison de dommages ou préjudices à des personnes ou propriétés causés par l'un des dits fils ou câbles ou tout appareil ou accessoires dont il est question qui ne seraient pas établis en conformité avec tous les termes et règlements de cet ordre, ainsi que de tout dommage ou préjudice résultant de l'imprudence, de la négligence ou de la maladresse des employés ou agents du pétitionnaire.

3. Aucun travail ne devra, en aucun temps, être fait sous l'autorité de cet ordre, de façon à obstruer, retarder, ou d'aucune façon contrarier la circulation ou la sécurité des trains ou du trafic du dit chemin de fer.

4. Quand, en fixant une telle traverse, il est nécessaire d'ériger des poteaux au milieu de la voie, le pétitionnaire, avant de commencer aucun travail pour cette traverse, donnera à la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, un avis par écrit d'au moins soixante-douze heures auparavant, et la dite compagnie aura le droit de placer un inspecteur sous la surveillance duquel le travail sera fait, et dont le salaire, à un taux n'excédant pas trois dollars par jour, sera payé par le pétitionnaire. Si le pétitionnaire se trouve être une municipalité et que la traverse se trouve sur une route sous sa juridiction, le salaire de l'inspecteur devra être payé par la compagnie.

4a. Il ne sera pas, cependant, nécessaire pour le pétitionnaire de donner un avis par écrit à la compagnie, comme il est dit ci-dessus, quand il s'agit de travaux de réparation ou d'entretien de la traverse, quand de tels travaux deviennent nécessaires par cas de force majeure.

5. Là où des fils ou câbles doivent être posés à travers un chemin de fer, au-dessus, en dessous, ou parallèles à des lignes existantes, à la traverse, soit dans la largeur à construire, ou dans la portée adjoignant de chaque côté, les précautions additionnelles considérées nécessaires par un ingénieur de la Commission devront être prises par le pétitionnaire.

6. Rien dans ce règlement ne pourra porter préjudice ou enlever les droits à la compagnie possédant. dirigeant ou se servant du chemin de fer, d'adopter en tout temps l'usage de la force électrique ou autre, et de placer, entretenir au-dessus, dessus ou en dessous de sa voie, les poteaux, lignes, fils, câbles, tuyaux et conduits, et autres appareils et accessoires qui puissent être nécessaires ou convenables à de tels projets. La responsabilité pour les frais de l'enlèvement, changement de

place ou construction de poteaux, lignes, fils, câbles ou autres appareils ou accessoires, érigés par le pétitionnaire au-dessus ou en-dessous des voies de la dite compagnie de chemin de fer, rendus nécessaires par une des causes mentionnées dans ce paragraphe, sera fixée par la Commission, sur la demande de la partie intéressée.

7. Toute dispute s'élevant entre le pétitionnaire et la dite compagnie de chemin de fer au sujet de la façon dont les dits fils ou câbles doivent être érigés, placés, maintenus, usés ou réparés, devra être référée à un ingénieur de la Commission, dont la décision sera finale.

8. Les fils ou câbles du pétitionnaire devront être érigés, placés et maintenus à travers le dit chemin de fer d'après le croquis approuvé par la Commission et le devis ci-dessous. Si le croquis diffère du devis, ce dernier devra être suivi, à moins d'un ordre contraire de la Commission.

9. Dans chaque cas où la ligne d'une compagnie de chemin de fer devra être construite sous les fils ou câbles d'une compagnie de télégraphe ou de téléphone, la construction de la compagnie de télégraphe ou de téléphone sera faite conformément au devis ci-dessus, et tous les changements nécessaires pour rendre la construction conforme devront être faits par la compagnie de télégraphe ou de téléphone au coût et frais de la compagnie de chemin de fer.

TRAVERSES AU-DESSUS.

Devis.

A. *Marque des poteaux.*—Les poteaux, tours, et autres supports de fils de chaque côté de, ou adjoignant les traverses de chemins de fer, devront porter des marques durables montrant (a) le nom de la compagnie ou de l'individu les possédant ou les entretenant, et (b) le voltage maximum entre les conducteurs; les caractères de la marque devront être bien visibles du sol.

B. *Lignes séparées.*—Deux lignes séparées ou plus pour la transmission d'énergie électrique ne pourront être établies ou entretenues dans le même plan vertical. Le mot " ligne ", comme compris ici, désignant l'ensemble des conducteurs, et de leurs poteaux, tours ou accessoires.

C. *Emplacement des poteaux, etc.*—Les poteaux, tours et autres structures de support de fils, devront être placés, quand c'est possible, à une distance des rails au moins égale à la longueur des poteaux ou structures employés. Les poteaux, tours et autres structures de supports de lignes ne devront sous aucune considération être placés à moins de 12 pieds du rail de la voie principale, ou moins de 6 pieds d'une voie de garage. Aux voies d'embarquement, on doit laisser le passage des voitures.

D. *Montage et force des poteaux.*— Les poteaux de moins de 50 pieds de hauteur devront être mis dans au moins 6 pieds de terre solide, et ceux de plus de 50 pieds dans au moins 7 pieds. Les poteaux devront avoir au moins 7 pouces de diamètre dans le haut. Les poteaux en cèdre des montagnes devront avoir au moins 8 pouces au sommet. Dans du terrain mou, les poteaux doivent être posés de façon à obtenir la même rigidité que l'on obtiendrait d'après les devis pour la pose dans des terrains solides. Quand la traverse se trouve dans une partie du pays où des feux de prairie ou autres pourraient les brûler, les poteaux en bois devront être couverts d'une couche de produit résistant au feu, tel que béton d'au moins deux pouces d'épaisseur, à partir du pied du poteau jusqu'à au moins cinq pieds au-dessus du sol. Les charpentes en bois devront avoir au moins cinq bases.

E. *Pose et résistance des autres structures.*—Les tours et autres structures devront être solidement érigées sur des fondations de pierre, métal, béton, ou pilotis. Les constructions en métal ou en béton devront avoir au moins 4 bases.

F. *Longueur de portée.*—La portée doit être aussi courte que possible, en

conformité avec les règlement concernant la pose et l'emplacement des poteaux et tours.

G. *Equipement des poteaux de bois pour lignes télégraphiques, téléphoniques et de basse tension.*—Les poteaux de chaque côté de la voie doivent être équipés de doubles bras formant croix, dont les dimensions ne seront pas moins que 3 pouces par 4 pouces, ayant chacun des chevilles de $1\frac{1}{4}$ pce en bois dur, plantées dans les bras ou quelque autre support plus fort et avec des isolateurs appropriés. Les bras doivent être bien attachés au poteau dans une entaille par un boulon de pas moins de $\frac{5}{8}$ de pouce au travers du poteau; les bras supportant plus de deux fils ou un câble devront être renforcés par deux liens ou pièces de bois liés aux bras par des boulons de $\frac{3}{8}$ de pouce ou plus.

H. *Equipement de tous poteaux, tours ou autres structures.*—Toutes les structures supportant des fils devront être équipés à la satisfaction de la Commission.

I. *Gardes.*—Quand des bras en croix seront employés, un crochet en fer sera placé à leurs bouts et bien solidement fixé. Les crochets seront fixés de façon à reprendre le fil au cas où il se déplacerait des isolateurs.

J. *Isolateurs.*—Tous les fils ou conducteurs pour la transmission d'énergie électrique à travers un chemin de fer devront être supportés par et solidement attachés à des isolateurs convenables. Les fils ou conducteurs de circuits de 10,000 volts (ou plus) seront supportés par des isolateurs capables deux fois et demie le voltage maximum que l'on emploiera à l'ordinaire. Un affidavit donnant les essais auxquels les isolateurs ont été soumis et l'appareil employé dans les essais devront être produits par le pétitionnaire. Les essais sur lesquels des rapports sont demandés sont comme suit:—

Ja. Essai de brisure.—Les isolateurs ayant été immergés dans l'eau pendant une période de 7 jours précédant immédiatement et finissant le jour de l'essai, seront soumis pour une période de cinq minutes à un potentiel de deux fois et demie (2.5) le potentiel maximum de la ligne sur laquelle ils doivent être installés.

Jb. Essai d'étincelle.—Donner le potentiel qui a été employé pour causer un arc ou une étincelle sur la surface de l'isolateur entre le conducteur et le point de support de l'isolateur, (1) quand la surface est sèche, (2) quand la surface est humide.

K. *Hauteur des fils.*—(*a*) Conducteurs à basse tension—Le conducteur le plus bas ne doit pas être à moins de 25 pieds du dessus du rail pour des portées jusqu'à 145 pieds; $2\frac{1}{2}$ pieds de hauteur additionnelle des rails ou autres fils doivent être alloués pour chaque vingt pieds ou portion de vingt pieds additionnels. Les mots "basse tension", ainsi compris, voudront dire des lignes télégraphiques téléphoniques ou usages semblables, ainsi que les conducteurs rattachés avec des circuits secondaires de commutateurs sous terre.

K*b*. Tous les conducteurs primaires, les secondaires non enterrés et les lignes pour chemins de fer devront être maintenus à au moins 30 pieds des rails, à moins que des clauses spéciales ne soient faites pour les lignes de trolley.

K*c*. Les conducteurs de haute tension, ceux par lesquels passe un courant de 10,000 volts ou plus, seront maintenus à au moins 35 pieds du rail.

L. *Espaces.*—Des espaces devront être maintenus tout le temps entre les conducteurs. Les distances suivantes devront être établies autant que possible: au moins 3 pieds entre les conducteurs de basse tension, au moins 5 pieds entre ceux de basse tension, primaires, secondaires non enfouis, et les lignes pour chemins de fer employant moins de 10,000 volts; au moins 10 pieds entre les conducteurs de haute tension et toutes autres lignes.

M. *Fils de retenue.*—Ces fils, aux traverses de chemin de fer, devront être au moins aussi forts que le No 16 Stub's ou la nouvelle jauge anglaise pour les fils d'acier galvanisé, et être clairement indiqués sur le croquis comme étant des rete-

nues. Un ou plusieurs isolateurs de tension seront placés dans tous les fils de retenue; l'isolateur de la plus basse tension ne sera pas à moins de 8 pieds au-dessus du sol.

N. *Fils et autres conducteurs.*—(*a*) Là où des fils visibles pour téléphone, télégraphe, signaux et autres courants à basse tension sont jetés à travers un chemin de fer, cette portée sera en fil de cuivre de pas moins que le N° 13 de la nouvelle jauge anglaise, .092 pouce de diamètre. Les fils devront être attachés aux isolateurs par des fils de cuivre doux, n'ayant pas moins de 20 pouces de longueur et du même diamètre que le fil de la ligne elle-même.

N*b*. Là où le N° 9 B.W.G. ou plus fort est employé dans un circuit, et où il n'y a aucun danger de détérioration par la fumée ou autre gaz, l'emploi de ce fil peut être permis pour une traverse.

N*c*. Là où un nombre de fils recouverts de caoutchouc sont jetés à travers un chemin de fer, on peut les réunir en un câble en les tordant et les attachant avec du merlin qui doit être employé tous les trois pouces, et le tout bien attaché aux poteaux par du merlin.

N*d*. Les fils et conducteurs pour la transmission d'énergie électrique pour autres usages que télégraphe, téléphone ou autres besoins de signaux de basse tension, seront composés d'au moins 7 brins de matériaux ayant une force de tension équivalente ou plus forte que le fil de cuivre étiré N° 4 Brown & Sharpe. Ces conducteurs devront être maintenus au-dessus des fils de basse tension aux traverses, être libres de joints ou entures, et aller au moins une portée complète au delà de poteaux ou tours de chaque côté de la voie.

Ne. Les fils ou conducteurs sujets à un potentiel de 10,000 volts ou plus seront renforcés par des crochets, crampons, enveloppes et autre protection aux isolateurs, à la satisfaction d'un ingénieur de la Commission.

N*f*. Les conducteurs pour courants autres que ceux de basse tension auront un facteur de sûreté de 2 quand ils seront couverts de glace ou grésil d'une épaisseur de 1 pouce et sujets à un vent de 100 miles à l'heure.

O. *Position des fils.*—Les fils et conducteurs de basse tension seront érigés et entretenus en dessous de ceux de haute tension qui pourraient être attachés aux mêmes poteaux ou tours.

P. *Fils de trolleys.*—Les fils de trolley aux traverses de chemin de fer devront avoir une garde arrangée de telle façon à garder le chariot ou autre appareil en contact électrique avec le câble. Le fil de trolley, la garde et leurs supports devront être maintenus à au moins 22 pieds 6 pouces au-dessus des rails.

Q. *Câble.*—Le câble à employer sur une ligne suspendue sera au moins équivalent à 7 brins de fil d'acier galvanisé N° 13 Stub's ou nouvelle jauge anglaise. Quand des bras sont employés, les fils suspendus devront être attachés à un crochet de ¾ de pouce ou plus fort, ou si attachés aux poteaux à un support en fer malléable attaché par un boulon au travers des poteaux, le câble devra être attaché au fil de suspension par des attaches de 20 pouces en vingt pouces. Les câbles avec isolement en caoutchouc de moins de ¾ de pouce peuvent être maintenus par un fil de suspension de pas moins que sept brins du N° 16 Stub's ou fil d'acier galvanisé nouvelle jauge anglaise. Le mot "câble", tel qu'employé ici, signifiant un nombre de conducteurs isolés couverts et liés ensemble.

CHAPITRE II.—TRAVERSES SOUTERRAINES.

Conditions.

1. Là où les lignes, fil ou fils, seront jetés en travers du chemin de fer conformément au plan approuvé, et un tuyau ou tuyaux, conduite ou conduites, ils seront pour toute la largeur du passage contigu au chemin de fer, construits et entretenus à la profondeur demandée, suivant les devis ci-dessous.

2. Tout le travail de pose et d'entretien de chaque tuyau ou conduite, et la surveillance, seront faits par et tous les frais et dépens encourus seront supportés et payés par le pétitionnaire, mais aucun travail ne devra, en aucun temps être fait de manière à obstruer, causer du délai ou nuire à la marche ou la sécurité des trains, du trafic et autres opérations du dit chemin de fer.

3. Le pétitionnaire devra en tous temps maintenir chaque tuyau ou conduite en bon ordre et condition, de sorte qu'en aucun temps des dommages ne seront causés à la propriété de la dite compagnie de chemin de fer, ou aucune de ses voies obstruée, ou son usage ou sa sécurité pour le trafic des trains empêché, ou le plein usage de la dite compagnie contrarié.

4. Avant que tout travail de pose, d'enlèvement ou de réparation à un tuyau ou conduite soit commencé, le pétitionnaire donnera à la compagnie de chemin de fer un avis par écrit à ce sujet au moins soixante-douze heures auparavant, accompagné du plan et profil de la partie du chemin de fer affectée, montrant la position proposée des tuyaux ou conduites et les travaux que l'on compte faire à ce sujet, et la dite compagnie de chemin de fer pourra nommer un inspecteur pour voir à ce que le pétitionnaire en exécutant ces travaux se conforme, en tous points avec les termes et conditions de cet ordre, et dont le salaire, au taux n'excédant pas $3.00 par jour, sera payé par le pétitionnaire. Quand le pétitionnaire se trouve être une municipalité et la traverse se trouve une route sous sa juridiction, le salaire de l'inspecteur sera payé par la compagnie de chemin de fer.

4*a*. Il ne sera pas, cependant, nécessaire pour le pétitionnaire de donner avis par écrit à la compagnie de chemin de fer comme donné ci-dessus, en ce qui concerne des travaux nécessités par la réparation ou l'entretien de la traverse quand de tels travaux sont nécessités par un cas de force majeure.

5. Le pétitionnaire devra en tous temps indemniser la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, de et contre toutes pertes, coût, dommages et dépenses auxquels la dite compagnie puisse être obligée en raison de dommages ou mal fait à des personnes ou propriétés par tout tuyau, conduite, travaux ou appareils, si l'ordre autorisant les travaux n'était pas conçu et établi conformément avec les termes et clauses de ces conditions, ou si une fois construits ou posés n'étaient pas en tous temps maintenus et tenus en bon ordre et condition et suivant les termes et clauses du dit ordre, ou tout autre ordre ou ordres de la Commission y relatant, ainsi que de tout dommages ou mal résultant de l'imprudence, de la négligence ou de la maladresse des employés ou agents du pétitionnaire.

6. Rien dans ces conditions ne devra causer préjudice ou enfreindre le droit de toute compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, d'adopter en tous temps l'usage du pouvoir électrique ou autre, et de placer et maintenir sur, dessus ou dessous le dit droit de passage des poteaux, fils, conduites, et autres arrangements qui puissent être nécessaires ou raisonnables à cet effet. La responsabilité du coût de tout enlèvement, changement de place, ou construction de travaux, conduites, fils ou câbles construits ou placés par le pétitionnaire rendus nécessaires par aucune des choses, mentionnées dans ce paragraphe, sera fixée par la Commission sur la demande de la partie intéressée.

7. Tout différent s'élevant entre le pétitionnaire et la compagnie possédant, dirigeant ou se servant du dit chemin de fer, au sujet de la manière dont les tuyaux, conduites ou autres travaux ou appareils ci-dessus désignés seront posés, entretenus ou réparés, seront référée à l'ingnieur de la Commission, dont la décision sera finale et engagera les parties. Appendice C, page 199.

TRAVERSES SOUTERRAINES.

Devis.

A.A. Conduite.—Argile vitrifié, bois créosoté, tuyau en métal ou en fibre peuvent être employés.

B.B. Profondeur.—L'excavation devra être assez profonde pour permettre que le dessus de la conduite soit au moins trois pieds en dessous des traverses de la voie.

C.C. Pose.—La conduite sera posée sur une base de 3 pouces de béton, mélangé dans des proportions de 1 de ciment, 3 de sable et 5 de pierre concassée ou de gravier. Là où on emploie de la pierre, cette pierre doit être de dimension à passer au travers d'un trou de 1 pouce. Après que les conduites sont posées, le tout sera encastré dans une épaisseur de béton de 3 pouces au-dessus et sur les côtés mélangé de la même façon que ci-dessus.

Là où la voie se trouve en remblai un tuyau pourra la traverser.

D.D. Remplissage.—L'excavation doit être remplie lentement et bien pressée sur le dessus et les côtés.

E.E. Protection.—L'excavation doit en tous temps être protégée par le pétitionnaire.

Approuvé,

J. P. MABEE,

Commissaire en chef.

7 octobre 1909.

PESAGE DU CHARBON AU PORT D'ENTREE.

Ceci est une question qui fut pour la première fois posée à Toronto le 10 janvier 1908, au sujet de la demande de la part de l'Association des marchands de charbon détaillants, pour un ordre en vertu des dispositions de l'article 25, chap. 37, ayant trait à la réception du charbon des expéditeurs, le pesage du charbon au port d'entrée, le pesage des wagons séparément, le pesage à la bascule la plus proche de la destination, le pesage aussitôt le déchargement, le compte du fret seulement sur la quantité arrivant à destination, le règlement mensuel des manques et autres questions énumérées dans la requête et qui après un long débat fut ajournée jusqu'à une séance tenue à Ottawa le 12 janvier 1909. Une autre séance fut tenue à Toronto le 22 novembre 1909.

Après avoir écouté les arguments des conseils pour les demandeurs et les compagnies de chemins de fer, il a été ordonné comme suit:—

1. Dans le cas où le consignataire d'un ou de plusieurs wagons de charbon bitumineux expédié des Etats-Unis pour livraison finale à un point de l'Ontario, désirerait avoir un ou plusieurs wagons pesés au port d'entrée, il lui sera permis de donner un avis par écrit à l'agent local de la compagnie de transport recevant tel ou tels wagons au dit port d'entrée pour la livraison ou réexpédition, qu'il désire avoir l'un ou tous les wagons pesés, un tel avis devant être donné avant que le charbon soit reçu par les dites compagnies, et au reçu de cet avis, ce sera le devoir de la compagnie de peser, sans frais, au dit port d'entrée, tous les wagons mentionnés dans l'avis.

2. Tout consignataire peut donner un avis général ou continuel qu'il désire avoir les wagons qui lui sont expédiés pesés comme ci-dessus.

3. Pour un tel pesage au port d'entrée les wagons à peser pourront rester attelés l'un à l'autre en un train.

4. Le pesage du charbon au port d'entrée en vertu de cet ordre devra être sous la surveillance et le contrôle d'un peseur du gouvernement nommé par le Ministre des Douanes, dont le devoir sera de préparer en triplicata un certificat du poids de chaque wagon pesé.

5. Le peseur du gouvernement devra donner un original à la compagnie de transport, si désiré; en attacher un autre à la feuille d'expédition, et conserver le troisième comme référence.

6. Au cas de différend entre la compagnie de chemin de fer et le consignataire, au sujet du poids du charbon pesé comme ci-dessus, le certificat du poids du charbon par le peseur du gouvernement liera la compagnie.

7. Ce sera le devoir de l'agent local au dit port d'entrée de notifier le peseur du gouvernement de l'heure probable de l'arrivée de jour en jour de tous les wagons à peser, en temps opportun pour lui permettre de surveiller et de contrôler le pesage du dit charbon sans trop de délai pour les wagons en transit.

8. Si la compagnie de chemin de fer a établi des bascules au point de destination du dit charbon, la compagnie y pesera tel ou tel wagon qui pourra être spécifié sur une note écrite donnée par le consignataire à l'agent de la compagnie à la gare d'arrivée dans les vingt-quatre heures après l'arrivée du charbon.

9. Si la compagnie n'a pas établi de bascules au point d'arrivée du charbon, elle devra au point le plus rapproché de cette gare où il y a une bascule, et cela sur la route directe, peser tel ou tels wagons qui pourraient être spécifiés dans une note écrite donnée par le consignataire à l'agent de la compagnie de transport au point d'arrivée, en temps raisonnable avant que les dits wagons soient arrivés au point où il y a une bascule.

10. Pour les services demandés à la compagnie de chemin de fer en vertu des clauses 8 et 9 ci-dessus, la compagnie de chemin de fer pourra faire payer au consignataire cinq cents pour chaque tonne de charbon dans le wagon avec un minimum de $1.00 par wagon et un maximum de $2.00; mais aucune demande ne sera faite et aucun montant perçu pour ces services si le poids du charbon est de plus de 500 livres en dessous du poids au port d'entrée, ou si le charbon n'ayant pas été pesé au port d'entrée, le poids est de plus de 500 livres en moins que le poids montré sur la feuille d'expédition du wagon au moment de la remise, plus le poids du wagon lui-même comme montré par la tare.

11. Sur avis par écrit qu'il désire avoir le wagon vide pesé donné par le consignataire de tel charbon à l'agent à la gare d'arrivée de la compagnie qui le transporte à ce point (s'il y a une bascule), dans les cinq heures du déchargement du wagon, la compagnie pèsera le wagon à cet endroit et pour un tel service peut demander et percevoir du consignataire un dollar par wagon; mais une telle demande ne peut être faite ni le montant perçu si le poids réel du wagon excède la tare marquée dessus de plus de 500 livres.

12. Cet ordre s'applique seulement aux ports d'entrée et localités de livraison dans la province d'Ontario.

13. Toute personne ou compagnie affectée par cet ordre peut après un an de cette date en appeler à la Commission et le faire abroger.

Et il est de plus ordonné, que l'ordre de la Commission nº 7261, en date du 31 mai 1909 soit, et il est par les présentes rescindé.

Pour raison de cet ordre, voir jugement du sous-commissaire en chef Scott, Appendice C.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

PORTES DE WAGONS A GRAINS ET AUTRES.

Cette question fut soulevée à l'origine par la plainte de J. J. Denman et autres de la provinces de l'Alberta, se plaignant du traitement injuste que leur imposaient les compagnies du Canadian-Northern et du Pacifique-Canadien en obligeant les plaignants à fournir des portes ou des planches pour l'intérieur des wagons qui leur étaient fournis pour le transport du charbon. L'Association des producteurs de grains de Winnipeg se plaignit aussi du long délai de la part des compagnies de chemins de fer dans le remboursement aux expéditeurs de grains,

pour le bois fourni pour les portes des wagons. En rapport avec ces plaintes, un ordre fut édicté dans le cas de l'Association des producteurs de blé le 2 février 1909, ordre nº 6188, enjoignant à toutes les compagnies de chemins de fer soumises à la juridiction de la Commission dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan et l'Alberta de fournir des portes de wagons pour le trafic, et que les réductions soient faites comme établi. Aussi un ordre au sujet de la plainte de Denman, ordre 6701, daté le 19 février 1909, dans les mêmes termes. Une réaudition eut ensuite lieu à Ottawa le 16 novembre 1909, et un projet d'ordonnance fut préparé sous la direction du chef de la Commission et soumis à toutes les parties intéressées. Le 10 décembre 1909, l'ordonnance disposant de la matière était définitivement émise. Voici cette ordonnance:—

Après avoir entendu les plaintes ci-dessus, en présence du procureur des requérants, en tant qu'elles ont trait aux ordonnances antérieures dont il est ci-après question, de même qu'en présence des procureurs de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique; et sur les représentations de ces procureurs que de graves difficultés résulteront vraisemblablement de l'application, en ces matières, des ordonnances émises le 2ème jour de février 1909 et le 19ème jour de février 1909, en tant qu'elles pourvoient à ce que des paiements soient faits à l'expéditeur, au moment de l'expédition, à même les deniers de la compagnie de chemin de fer se trouvant entre les mains de ses agents, il est ordonné:—

1. Que les dites ordonnances du 2ème jour de février 1909 et du 19ème jour de février 1909 soient, et elles sont par les présentes, rescindées.

2. Il est de plus ordonné que, lorsque les expéditeurs, sur tous les chemins de fer ou chacun d'iceux subordonnés à la juridiction du Parlement du Canada, sont contraints de fournir des portes de wagons pour permettre au trafic l'usage des wagons, l'allocation à ces expéditeurs, pour ce faire, sera déterminée sur la base suivante:—

(*a*) A Fort-William et à l'ouest de cette localité, porte inférieure de wagon, $1; porte supérieure de wagon, 50c.

(b) A l'est de Fort-William, porte de wagon supérieure ou inférieure, 50c. chacune;

Et que le règlement, entre cet expéditeur et la compagnie de chemin de fer, sera effectué par l'agent de cette dernière au point de l'expédition ou à l'endroit le plus rapproché de ce point, en permettant à l'expéditeur de déduire du prix de transport, s'il en est qui soit payable par lui, sur le chargement du fourgon même pour lequel cette porte ou ces portes ont été ainsi fournies, le montant de sa facture sur la base ci-haut indiquée l'expéditeur acquittant sa facture pour le montant qui lui est ainsi alloué, et la remettant à l'agent comme représentant de l'argent au comptant pour autant.

3. Au cas où l'expéditeur ne paierait pas à l'avance le prix du transport du chargement, à l'occasion duquel cette porte ou ces portes de fourgon sont ainsi fournies, la compagnie de chemin de fer, dans les trente jours de la date de l'expédition, lui remboursera, sur la dite base, les sommes payables pour la porte ou les portes qu'il aura ainsi fournies.

J. P. MABEE,

Commissaire en chef,

Commission des Chemins de fer du Canada.

AVIS GENERAUX D'ADHESION QUI DOIVENT S'APPLIQUER AUX TARIFS COMMUNS EMIS PAR LES CHEMINS DE FER CANADIENS.

Des difficultés considérables s'étant soulevées au sujet des certificats d'adhésion à des tarifs communs, l'ordonnance générale suivante a été émise le 11 décembre 1909.

Attendu qu'un avis d'adhésion à des tarifs communs n'est pas exigé par les articles 335 et 336 de la loi des chemins de fer, concernant le trafic international, le trafic, par pays étranger, d'un endroit à un autre du Canada, et celui d'un endroit à un autre de l'étranger, passant par le Canada;

Et attendu que la loi des chemins de fer, article 333, édicte "quand le transport doit s'effectuer sur une route continue exploitée en Canada par deux compagnies ou plus, les compagnies intéressées peuvent convenir, pour le trafic de cette ligne continue, d'un tarif commun; et la compagnie initiale doit déposer ce tarif commun au bureau de la Commission; et l'autre compagnie ou les autres compagnies doivent signifier avec diligence à la Commission leur adhésion et leur consentement à ce tarif commun:—

Il est ordonné que l'on devra, en signifiant à la Commission l'adhésion et le consentement à un tarif commun, ou à un supplément de ce tarif applicables entre des endroits situés au Canada, qui ont été publiés et déposés par une autre compagnie, et auxquels la compagnie donnant son adhésion et son consentement est devenue partie, se servir d'un certificat formulé comme suit, ne devant être utilisé que pour une cédule seulement, devant être imprimé sur papier de huit pouces de largeur par onze pouces de longueur, et adressé par la poste au Chef du Trafic de la Commission.

(Nom au long de la compagnie adhérente.)

....................Département.

N° C. C. (de 1 progressivement.) (Lieu et date.)

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Les présentes sont pour certifier que (nom au long de la compagnie adhérente) adhère et concourt à la publication et au dépôt du tarif commun (ou supplément commun) ci-après decrit, et qu'elle se porte par les présentes partie à ce tarif et s'y soumet.

(Titre au long et Cie ch. de fer A. N° de la cédule à laquelle il est adhéré.)

Date de la mise à effet... .. ..

Emis par.. .. .. (Compagnie).

Ce certificat a été signé des nom et titre de l'officier de la compagnie adhérente nommé par ses règlements pour préparer et émettre des tarifs, ou par quelque personne qu'il aura dûment autorisé à signer pour lui, telle personne devant apposer le nom au long de son mandat et le sien propre, avec indication de sa qualité pour ce faire, pour les fins de la communication de cet ordre à la Commission.

Et il est de plus ordonné que, pour tenir lieu du certificat individuel ci-haut prescrit, la Commission est prête à accepter un certificat général d'adhésion dans la forme suivante, à tous tarifs communs ou à leurs suppléments applicables entre des endroits situés dans le Canada, qui ont été publiés et déposés par d'autres compagnies y dénommées, et auxquels la compagnie donnant son adhésion et son consentement s'est portée partie; le certificat à être adressé par la poste au Chef du Trafic de la Commission.

(Nom au long de la compagnie adhérente.)

......................Département.

N° G. C. (de 1 progressivement.) (Lieu et date.)

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Les présentes sont pour certifier que (nom au long de la compagnie adhérente) adhère et consent à tous les tarifs communs et à leurs suppléments qui pourront être à l'avenir publiés et déposés par (nom au long de la compagnie) et dans lesquels cette compagnie sera nommée comme partie à iceux, en tant que cette cédule contiendra les taux applicables, dans les limites du Canada, au transports jusqu'aux divers points de la ligne de cette compagnie ou *via* ces points (mais non à partir d'iceux).

Ce certificat devra être signé personnellement par l'officier de la compagnie adhérente nommé par les règlements de cette dernière pour préparer et émettre les tarifs.

Et il est ordonné de plus:—

1. Que la compagnie qui préparera et émettra le tarif commun devra, à la suite du nom de chacune des autres compagnies adhérentes, indiquer, en petits caractères, le numéro des "C.C." ou "G.C.", suivant le cas, du certificat d'adhésion de telle compagnie à ce tarif commun.

2. Que deux copies de tous certificats d'adhésion devront être déposées au Bureau de la Commission, l'un marqué "duplicata", qui sera timbré de la date de sa réception par ce Bureau et remis à l'envoyeur.

Et il est de plus ordonné:—

1. Que, par application de l'article 323 de la loi des chemins de fer, la seule procédure permise, dans le cas d'opposition à tout tarif commun, sera une requête formelle présentée à la Commission par la compagnie opposante, pour l'obtention d'une ordonnance désapprouvant le dit tarif.

2. Que les circulaires *re* certificat d'adhésion émises par la Commission le 16 septembre 1904 et le 16 février 1905 sont par les présentes rescindées.

3. Que la présente ordonnance entrera en vigueur le 1er février 1910.

D'ARCY SCOTT,
Chef suppléant de la Commission,
Commission des Chemins de fer du Canada.

STATIONS VOLANTES.

La première plainte faite à leur sujet l'a été par la "Winnipeg Jobbers' and Shippers' Association", qui demandait qu'il fut enjoint aux compagnies de chemin de fer:—

1. D'ériger, là où le trafic le demande, un hangar à marchandises, et de nommer un agent permanent chargé de la direction des affaires à cette station.

2. De ne réduire aucune station régulière pourvue d'un agent qui en a la direction, au rôle de station volante sans agent.

3. De ne supprimer aucune station régulière ou volante sans l'approbation de la Commission.

Les compagnies de chemin de fer ont décliné la juridiction de la Commission sur ces matières. Un jugement maintenant cette juridiction a été rendu par le chef de la Commission (ce jugement est reproduit dans l'annexe "G"), et l'ordonnance suivante a été émise le 6 janvier 1910.

Dans l'affaire de la requête de la "Winnipeg Jobbers' and Shippers' Association", se plaignant du service insuffisant des compagnies de chemin de fer concernant les chargements de marchandises aux stations volantes; et demandant une

ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer, là où le requiert le trafic, de nommer des agents permanents chargés de la direction des affaires à ces stations. (Dossier 4205-871.)

Après lecture des allégations à l'appui de la requête et de celles offertes par les compagnies de chemin de fer; et après avoir entendu les plaidoiries sur cette requête aux séances de la Commission tenues à Winnipeg le 4 février 1909, en présence des procureurs de l'association requérante, de la Chambre de Commerce de Winnipeg et des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Canadian-Northern et Grand-Tronc-Pacifique, et les plaidoiries de ces procureurs et la preuve offerte; et sur le rapport du chef du trafic de la Commission, il est ordonné:—

1. Que toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction de la Commission, dans les six mois à compter de la date de la présente ordonnance, construiront et entretiendront, sur leurs lignes de chemin de fer, dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, aux stations (autres que leurs stations régulières d'agence) desquelles ou auxquelles le transport des marchandises et des voyageurs est effectué, des abris ou salles d'attente convenables pour les marchandises et les voyageurs, les dits abris devant être pourvus de portes et fenêtres convenables, et non inférieurs au type des plans et devis ci-joints, No ("A" ou "B"), suivant qu'on en décidera.

2. Se rattachant à ces abris et sur des emplacements convenables et commodes seront construites, dans le même délai, des plates-formes et approches convenables et commodes.

3. Toutes les marchandises délivrées à ces endroits seront placées sous ces abris, et le voiturier ne sera pas relevé de sa responsabilité, sous l'opération de l'exonération sanctionnée par l'ordonnance No 4262, à moins qu'on ne se soit conformé à ces instructions.

4. A toutes les stations ou à tous les lieux de chargement sur les dites lignes de chemin de fer, où les recettes totales de la compagnie pour le transport des marchandises ou des voyageurs, partant ou arrivant, pendant le dernier exercice financier, et où la moyenne des recettes pendant les trois derniers exercices financiers s'est élevée à pas moins de $15,000, dont $2,000 devront représenter le trafic intérieur, les dites compagnies de chemin de fer construiront et équiperont sans retard des stations suffisantes et convenables, non inférieures au type des plans et devis ci-joints, No 2, et nommeront et maintiendront également, sans retard, un agent permanent.

5. A tous les endroits non pourvus d'agents, où les affaires de la compagnie consistent uniquement ou principalement en expéditions de grains ne représentant pas moins de 50,000 boisseaux pendant l'année précédente, des agents temporaires pour le grain seront nommés, c'est-à-dire du 15 septembre au 31 décembre de chaque année.

J. P. MABEE,
Chef de la Commission,
Commission des Chemins de fer du Canada.

REGLEMENTS GENERAUX AFFECTANT LES CROISEMENTS DE CHEMINS PUBLICS.

Les règlements concernant les croisements de ferme, statuant sur:—

1. La largeur des barrières dans les clôtures enfermant l'emplacement de la voie;

2. La largeur des approches, au-dessus des fossés, conduisant aux rails de la voie ferrée.

3. La largeur des espaces pleins, au moyen de planches ou autres matériaux, entre les rails;

ont été examinés, et, après une étude complète du sujet, l'ordonnance suivante a été émise, dont une copie a été transmise aux compagnies de chemin de fer et aux secrétaires des diverses chambres de commerce du Canada et autres parties intéressées.

Il est déclaré que, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné par la Commission, les règlements suivants concernant la construction à l'avenir des croisements de fermes par les compagnies de chemin de fer, et subordonnés à l'autorité législature du parlement du Canada, seront et sont par les présentes adoptés par la Commission comme "Règlements fondamentaux concernant les croisements de fermes".

1. *Barrières.*—Les barrières des croisements de fermes seront d'une largeur telle qu'un espace libre soit laissé entre les poteaux de pas moins de:—

(*a*) *Seize pieds* dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan, d'Alberta et de la Colombie-Britannique;

(*b*) *Quinze pieds* dans la province d'Ontario;

(*c*) *Quatorze pieds* dans la province de Québec et les provinces maritimes.

2. *Planchéiage et approches aux croisements.*—Le planchéiage ou autres remplages approuvés entre les rails d'acier et sur une largeur d'au moins huit pouces sur les côtés à l'extérieur de ces rails, et les passages entre les barrières et le rail ou les rails, devront offrir, les uns et les autres, un chemin d'une surface de pas moins de:—

(*a*) *Quatorze pieds* en largeur dans les provinces du Manitoba, de Saskatchewan, d'Alberta et de la Colombie-Britannique;

(*b*) *Douze pieds* en largeur dans les autres provinces du Canada.

3. Pour toute coupe ou tout remplage, jusqu'à la limite de cinq pieds, la pente ne sera pas plus accentuée que dix pour cent; et pour chaque pied, ou fraction de pied, excédant un demi-pied, de coupe ou de remplage au delà de cinq pieds, la moyenne d'inclinaison (sauf là où la pente du terrain rendra la chose impossible, et dans la mesure de cette impossibilité) sera diminuée de la demie de un pour cent, jusqu'à ce qu'une profondeur ou une hauteur de onze pieds soient atteintes.

4. Quand une coupe ou un remplage, à un croisement de ferme quelconque, excédera onze pieds, il appartiendra à la Commission de décider de l'opportunité d'enjoindre à la compagnie de chemin de fer de construire un pont ou un croisement souterrain, à moins que la compagnie, d'accord avec le propriétaire de la ferme en cause, ne construise volontairement un pont ou un croisement souterrain convenables. La largeur des ponts ou croisements souterrains devra être la même que celle des barrières dans les différentes provinces, et la hauteur des croisements souterrains sera déterminée par les exigences de chaque cas.

5. Dans les cas spéciaux, sur requête, il peut être ordonné que tout croisement de ferme établi soit reconstruit conformément aux règlements fondamentaux ci-haut.

J. P. MABEE,
Chef de la Commission,
Commission des Chemins de fer du Canada.

PLAINTE DE LA PRESSE ASSOCIEE DE L'OUEST.

Il s'agissait d'une requête de la Presse Associée de l'Ouest de la cité de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance, en vertu de l'article 323 et d'autres articles de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie de Télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la Compagnie de Télégraphe Great-Northwestern du Canada, d'exiger des taux de presse pour les matières de presse

délivrées soit à un papier-nouvelles soit à la Presse Associée de l'Ouest, et enjoignant en outre à la Compagnie de Télégraphe du Pacifique-Canadien de transmettre les nouvelles télégraphiques, fournies par d'autres agences recueillant des nouvelles, au même taux que celui exigé par la dite compagnie de télégraphe.

La plainte a d'abord été soumise à l'examen de la Commission à une séance tenue à Winnipeg le 15 novembre 1909. Jugement a été rendu le 1er janvier 1910 (voir annexe), et conformément à ce jugement une ordonnance fut émise refusant la requête demandant qu'il fût enjoint aux compagnies intimées de fournir à la requérante les matières télégraphiques aux taux et prix établis par ces compagnies, pour la livraison et la publication dans un seul papier-nouvelles. L'ordonnance déclarait de plus que les conventions pour des taux uniformes, conclues avec les papiers-nouvelles et révélées à l'enquête, constituaient une violation des clauses concernant les tarifs de la loi des chemins de fer, en tant qu'applicables aux compagnies de télégraphe, qu'elles établissaient disparité et qu'elles étaient, en conséquence, prohibées. Aussi, que les tarifs des taux, embrassant toute cette classe du service télégraphique, fussent déposés au bureau de la Commission pas plus tard que le 1er février 1910. Les dits tarifs devant être dressés de manière à ne pas établir de disparité au désavantage de la requérante, ou de toute personne ou association se livrant aux mêmes opérations.

Subséquemment, une ordonnance déclaratoire fut émise le 25 février 1910, pour définir que l'ordonnance du 8 janvier 1910 ne s'appliquait qu'aux matières télégraphiques transmises par les compagnies intimées à des endroits à l'ouest de Port-Arthur, Ont., y inclus cette ville, et que les tarifs de taux prescrits par cette dernière ordonnance, devant être déposés au bureau de la Commission, sont les tarifs applicables aux dites matières télégraphiques.

Le 8 mars 1910, la lettre circulaire suivante a été envoyée à toutes les compagnies de télégraphe, à la Presse Associée de l'Ouest, de Winnipeg, et à d'autres parties intéressées:—

8 mars 1910.

Dossier 12002, *re* Taux de la Presse.

CHER MONSIEUR,—Les compagnies de télégraphe ont déposé les tarifs, en obéissance à l'ordonnance émise en rapport avec la cause de l'Association de la Presse de l'Ouest, et la Commission, ayant été saisie d'une requête demandant d'accorder une audition à toutes les parties intéressées avant que ces tarifs deviennent en vigueur, elle fixe par les présentes à lundi, le 21ème jour de mars courant, à Ottawa, le jour auquel elle entendra tous les intéressés dans ces tarifs.

Le même jour et au même lieu, les éditeurs de l'est seront requis de montrer pour quelle raison le principe du jugement de la Commission ne devrait pas s'appliquer aux localités de l'est aussi bien qu'à celles de l'ouest.

Comme ces tarifs sont subordonnés à l'approbation expresse de la Commission avant d'entrer en vigueur, il est particulièrement désirable que tous les intéressés soient prêts à soumettre tout ce qui peut être déclaré sur le sujet.

Sincèrement à vous,

A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire, C. C. de fer C.

Conformément à l'avis ci-haut, la Commission fut saisie du sujet en question à sa séance du 21 mars 1910, à Ottawa, en présence du procureur de la requérante et des compagnies de télégraphe intéressées, et une ordonnance fut émise (ordonnance 10010), enjoignant à la Compagnie de Télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Compagnie de Télégraphe Great-Northwestern, et à la Compa-

gnie de Télégraphe du chemin de fer Canadian-Northern, de déposer pas plus tard que le 12 avril 1910 les tarifs de taux, embrassant le service télégraphique fourni aux papiers-nouvelles, et prescrivant que les tarifs soient dressés de manière à ne pas créer de disparité désavantageuse à la requérante, ou à toute personne ou association exploitant une industrie semblable.

CAUSE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER URBAIN DE MONTREAL.

L'interprétation donnée par la Cour Suprême au paragraphe "B" de l'article 8 de la loi des chemins de fer doit être prise en considération par le Parlement si le "trafic d'entier parcours" sur les chemins de fer qui n'ont pas été déclarés être pour l'avantage du Canada en général est contrôlé par l'intermédiaire d'un tribunal fédéral.

La cité de Montréal s'est adressée à la Commission pour le redressement de certains griefs contre la Compagnie du Parc et de l'île de Montréal. Celle-ci est un chemin électrique soumis à la juridiction fédérale et fonctionnant dans les rues de Montréal. Il a paru, à l'audition, qu'elle se raccordait physiquement avec la voie du Chemin de fer Urbain de Montréal, un chemin électrique non soumis à la juridiction fédérale; que les voitures du Parc et de l'Ile sont en service sur une partie intermédiaire de la voie de Chemin de fer Urbain de Montréal, pour, de là, circuler sur sa propre voie. Il a paru que le Chemin de fer Urbain de Montréal était une partie nécessaire au litige, et la Commission a émis une ordonnance introduisant cette compagnie dans la procédure, et lui enjoignant de comparaître, et de montrer pour quelle raison elle n'adhérerait pas à des taux et à des parcours entiers communs avec la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile, et ne déposerait pas des tarifs, en conformité avec les exigences de l'article 233 de la loi des chemins de fer.

A la séance suivante de la Commission, le procureur de la Compagnie Urbaine a décliné la juridiction de la Commission, sur cette base qu'elle était un chemin de fer local, possédant une charte provinciale, et qu'elle n'avait pas été déclarée être un chemin de fer pour l'avantage du Canada en général. On prétendit que les mots "trafic d'entier parcours" du dit article signifiaient "trafic d'entier parcours provenant d'un chemin de fer en dehors de la province de Québec, entrant dans cette province et se raccordant avec un chemin de fer local dans cette province".

Après une longue audition, le jugement oral suivant fut prononcé par le chef de la Commission:—

L'HON. M. MABEE.—"Le cas, comme chacun l'a fait remarquer, est compliqué. Mais nous en savons peut-être maintenant à son sujet autant que nous en saurons jamais, et il vaut autant en disposer de suite, suivant nos lumières. La discussion s'est développée sur un terrain quelque peu plus étendu qu'il n'était nécessaire, mais les renseignements qui ont été fournis pourront peut-être avoir leur utilité ailleurs. M. Meredith a soulevé une question intéressante, et peut-être difficile, au sujet de l'interprétation de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Il a soulevé une question quant au pouvoir conféré au parlement fédéral sous l'opération de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et qui affecte le droit que peut avoir le Parlement de déléguer son contrôle à cette Commission.

"Comme je l'ai déjà indiqué, si c'est là une question de droit, permission peut alors être accordée d'en appeler en vertu des dispositions de la loi des chemins de Fer. Si c'est une question de juridiction, demande devra être faite à un juge de la Cour Suprême, tel que pourvu par la loi. En conséquence, quoique nous allions émettre une ordonnance formelle maintenant, cette ordonnance n'entrera pas en vigueur maintenant, si un appel est logé par le Chemin de fer du Parc et

de l'Ile, ou par le Chemin de fer Urbain de Montréal, ou par les deux, non plus qu'elle n'entrera en vigueur avant qu'un temps raisonnable soit écoulé, si ces parties doivent être avisées de s'adresser à un juge de la Cour Suprême pour en obtenir permission d'appel.

" Quant à ce qui a trait à la question soulevée dans la cause, il nous semble qu'il suffit de dire que nous sommes d'opinion que, par les mots de la loi " trafic d'entier parcours ", suivis de ceux " tout ce qui dépend ", le Chemin de fer Urbain de Montréal est, dans un sens limité, soumis à la juridiction de ce tribunal. Les conventions sont existantes entre ces deux compagnies. Elles ont fait entre elles des arrangements au sujet du trafic: ce sont là matières du domaine privé, qui ne concernent en aucune façon ni le public ni la Commission, à moins qu'ils ne soient d'une nature telle que les intérêts du public en soient affectés. Il semble que la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile peut conclure, avec la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal, tout arrangement qu'elle juge nécessaire pour transporter les gens des districts extérieurs voisins dans la cité de Montréal et en dehors. Il existe apparemment entre ces deux corporations, concernant le trafic transporté du quartier Mont-Royal dans le cœur de la cité et de la cité dans le quartier Mont-Royal, un arrangement en existence entièrement différent de celui qui concerne le trafic transporté de Notre-Dame de Grâces dans la cité, et de la cité dans cette municipalité.

" On dit qu'il y a cette différence de traitement, parce que la municipalité de Notre-Dame de Grâces a donné au Chemin de fer du Parc et de l'Ile certaines franchises et autres privilèges que la municipalité du quartier Mont-Royal ne lui a pas accordés lorsqu'il constituait une municipalité distincte. Il nous semble que cette différence de traitement est prohibée par la loi des chemins de fer, à moins que la compagnie de chemin de fer soit en état de démontrer à la Commission que c'est un traitement qui n'équivaut pas à une préférence indue ou à une disparité injuste. La loi des chemins de fer s'applique au Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal tout autant qu'à tout autre chemin de fer du Canada. Le Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal a une charte fédérale, et la loi atteint le traitement déraisonnable ou la disparité injuste ou les taux excessifs, et les autres phases diverses des opérations de chemin de fer de cette corporation, exploitant une voie électrique dans la cité de Montréal et le voisinage, comme elle atteint tout autre chemin de fer en Canada.

" Maintenant, s'il est constaté qu'un chemin de fer à vapeur exige, des gens d'un township ou d'un comté, des taux de transport entièrement différents, ce chemin de fer aurait, nour paraît-il, très grande difficulté à convaincre un tribunal quelconque, ou un homme de bon sens, qu'il ne pratique pas une disparité déraisonnable et injuste à l'égard de ceux qui souffrent de cette pratique. Le Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal tombe sous l'article 77 de la loi des chemins de fer. Il a été prouvé qu'il existe, concernant le trafic transporté au quartier Mont-Royal, ou qui en est transporté, une pratique différente de celle qui est appliquée au trafic transporté aux quartiers adjacents ou qui en vient, et l'article 77 édicte:—

> " Chaque fois qu'il est démontré qu'une compagnie réclame à quelque personne, à une autre compagnie ou à une catégorie de personnes, ou aux habitants d'une région quelconque, pour des marchandises semblables ou analogues, ou pour des services de même nature, des taux moins élevés que ceux qu'elle réclame à d'autres personnes, à d'autres compagnies ou catégories de personnes, ou aux habitants d'une autre région, et qu'elle fait des distinctions dans la manière dont elle traite ces autres compagnies ou ces individus, c'est à la compagnie qu'il incombe de démontrer que ces taux moins élevés, ou cette différence de traitement ne constituent pas un avantage ou une préférence indue ou une disparité injuste.

" La différence de traitement est admise. La différence des taux est admise. La différence des facilités de transport des gens est admise. Dès lors, le cas se résout de lui-même en une simple proposition de savoir si la compagnie de chemin de fer a convaincu cette Commission que cette différence n'équivaut pas à une préférence indue ou à une disparité injuste, parce que la loi rejette sur la compagnie, chez qui existent pareilles pratiques, le fardeau de prouver que ces pratiques sont justifiables, ou qu'à tout événement elles ne constituent pas une injuste disparité ou une préférence indue.

" Il nous semble que le simple exposé de la situation, que la simple constation des taux exigés, pour un parcours plus faible, en dehors du quartier Mont-Royal jusque dans la cité, par comparaison avec ceux exigés de Notre-Dame de Grâces jusque dans la Cité, indiquent que la différence du traitement à différents points de la ligne, pratiqué à l'égard des voyageurs transportés du quartier Mont-Royal dans la cité, constitue une préférence indue et une disparité injuste. Il ne nous paraît pas que la loi permette à cette compagnie de chemin de fer, ou à toute autre compagnie de chemin de fer, de tenir en échec une municipalité et de la priver de privilèges jusqu'à ce qu'elle leur accorde ce qu'une autre municipalité peut leur avoir accordé. Nous ne pouvons tenir compte de circonstances de cette nature dans l'administration de cette loi. Il nous paraît hors de tout doute raisonnable, que la seule solution dans le cas présent est que la compagnie de chemin de fer, la Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, doive être requise d'accorder les mêmes facilités aux gens résidant dans le quartier Mont-Royal de la cité de Montréal qu'à ceux qui résident dans le quartier de Notre-Dame de Grâcts, et qu'elle doive faire les arrangements nécessaires pour mettre à effet ce changement de politique et ce changement de traitement. Nous croyons aussi que tout ce trafic d'entier parcours sur la voie de la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal est soumis à notre autorité, et qu'il doit être enjoint à cette dernière compagnie de conclure l'entente ou les ententes qui pourraient être nécessaires pour permettre au Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal de se conformer à cette ordonnance

" Combien de temps voulez-vous, M. Meredith, pour demander d'en appeler à la Cour Suprême, si cela est nécessaire "?

M. Meredith.—" Vous pourriez me donner dix jours; il s'agit d'une très importante question."

L'honorable J. P. Mabee.—" Bien, nous allons vous donner trente jours."

M. Meredith.—" Très bien. Je crains que je n'aie à faire une demande à la fois à la Cour Suprême et à cette Commission."

L'honorable J. P. Mabee.—Je le crois."

M. Butler.—" Supposons qu'ils n'en appellent pas de cette cause."

L'honorable J. P. Mabee.—" Les procédures doivent être suspendues pendant trente jours, pour leur donner l'opportunité d'examiner toute ligne de conduite qui pourrait leur être conseillée. Si rien n'est fait pendant ces trente jours, et si aucune demande d'en appeler n'est introduite, alors l'ordonnance sera émise et entrera de suite en vigueur.

L'ordonnance suivante a été émise:—

Ordonnance No 7045.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Mardi, le quatrième jour de mai A.D. 1909.

L'honorable J. P. Mabee, *chef de la Commission.*
D'Arcy Scott, *chef suppléant de la Commission.*
S. J. McLean, *commissaire.*

Dans l'affaire de la requête de la municipalité de la cité de Montréal, se plaignant des taux exigés et du service et de l'exploitation de son chemin fournis par

la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, et dans l'affaire de l'ordonnance de la Commission, nº 6805, en date du 6 avril 1909, prescrivant la mise en cause de la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal, sur cette requête, aux fins de montrer pour quelle cause elle ne se joindrait pas à la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal pour établir un trajet et des taux d'entier parcours avec cette dernière compagnie.

A l'audition sur la requête, les procureurs de la cité de Montréal et des compagnies intéressées comparurent (la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal déclarant qu'elle ne comparaissait que pour décliner la juridiction de la Commission), la preuve fut produite et les déclarations de faits furent soumises; et, comme il a paru à la Commission que la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal établit une injuste disparité, au désavantage des résidents du quartier Mont-Royal, dans la cité de Montréal, et en faveur des habitants de la ville de Notre-Dame de Grâces, relativement aux taux exigés dans le service et l'exploitation de son chemin:—

Il est ordonné que la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal soit assujettie à accorder aux habitants du dit quartier Mont-Royal les mêmes facilités sous le rapport du service et de la circulation, y compris les taux qu'elle exige, qu'aux habitants de la ville de Notre-Dame de Grâces; et qu'elle fasse immédiatement les arrangements nécessaires pour supprimer cette injuste disparité; et que, quant à ce qui concerne le trafic d'entier parcours sur le Chemin de fer Urbain de Montréal, la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal soit, et elle est par les présentes requise de conclure toute entente ou ententes qui pourraient être nécessaires pour permettre à la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal de se conformer aux dispositions de la présente ordonnance.

Et il est de plus statué que la mise en vigueur de cette ordonnance sera suspendue, pendant une période de trente jours, à compter d'aujourd'hui, pour permettre à la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, ou à la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal, ou à toutes deux, d'en appeler. Advenant qu'aucune demande, pour permission d'en appeler, ne serait faite dans le cours de ces trente jours, l'ordonnance entrera en vigueur immédiatement à l'expiration de ce délai.

J. P. MABEE,
Chef de la Commission,
Commission des Chemins de fer du Canada.

Sur requête présentée à la Commission, permission a été accordée à la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal d'en appeler à la Cour Suprême sur la question suivante, nommément, "Si, d'après la véritable interprétation à donner aux articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et à l'article 8 de la loi des chemins de fer du Canada, la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal est soumise, quant à ce qui concerne son trafic d'entier parcours, à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada"; et permission a été accordée à la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal d'en appeler à la Cour Suprême sur la question suivante, nommément: "S'il est juste et raisonnable, de la part de la Commission, en formulant la dite ordonnance, d'ignorer la convention, en date du 7 novembre 1907, intervenue entre la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal et la municipalité de Notre-Dame de Grâces". Les deux appels ont été permis par la Cour Suprême.

Suivent les raisons qui ont appuyé le jugement, et les ordonnances qui ont été émises par la Cour Suprême:—

Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal vs Montréal.

Duff, J.—L'appel est basé sur la prétention que l'article 8, paragraphe (*b*) de la loi des chemins de fer du Canada est *ultra vires.* La disposition se lit comme suit:—

> 8. Tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer qui relève, lors de ce raccordement ou croisement, de l'autorité législative du Parlement du Canada, est, quoique non déclaré entreprise pour l'avantage du Canada en général, sujet aux dispositions de la présente loi relativement ....
>
> (*b*) au trafic d'entier parcours qui y passe et à tout ce qui en dépend.

La phrase " trafic d'entier parcours " est, je crois, employée dans la loi dans le sens de trafic originant sur un chemin de fer et se terminant sur un autre. Relativement à ce trafic, toutes les compagnies de chemin de fer auxquelles les dispositions de la loi sont applicables, sont requises, suivant leurs capacités respectives, de procurer à toutes personnes et compagnies toutes les facilités raisonnables et convenables...... pour l'échange des transports, entre leurs chemins de fer respectifs et les rentrées du matériel roulant (article 317, par. 1) ; et " 317 ".

> 2. Les facilités comprennent la réception régulière et en temps raisonnable, l'expédition et la livraison, dans les mêmes conditions, à la demande de toute autre compagnie, des marchandises présentées pour le transport d'entier parcours, et, quand il s'agit d'expéditions faites par wagons complets, elles comprennent l'acceptation, l'expédition et la livraison, à un taux d'entier parcours, du wagon et de son contenu à destination, et en provenance du chemin de fer de cette autre compagnie, ainsi que l'acceptation, l'expédition et la livraison régulières, et en temps raisonnable, de ces marchandises, par la Compagnie, à des taux d'entier parcours, à la demande de tout intéressé au trafic d'entier parcours.

Il est interdit à ce scompagnies, par le paragraphe 3 de

> " 3. (*a*) donner de préférence ni d'avantage indû ou déraisonnable à un individu, ou à une compagnie quelconque, non plus que favoriser un genre quelconque de trafic, sous quelque rapport que ce soit;
>
> (*b*) au moyen de retards déraisonnables ou de quelque autre manière que ce soit, traiter différemment, à l'avantage ou au détriment d'un particulier, ou d'une compagnie, les marchandises de même nature qu'elle reçoit, charge sur ses wagons, expédie, décharge ou livre à destination;
>
> (*c*) non plus qu'exposer un individu, une compagnie ou une catégorie quelconque de trafic, à subir un tort ou un désavantage indû ou déraisonnable, sous quelque rapport que ce soit; ni
>
> (*d*) répartir ses wagons à mrchandises de façon a établir une disparité injuste contre une localité, ou contre une industrie, ou contre un trafic qui prend naissance sur sa voie et est à destination d'un point sur un chemin de fer en Canada avec lequel cette voie se raccorde".

Toute compagnie possédant un chemin de fer, relié à un autre de façon à former un parcours ininterrompu, ou qui croise un autre chemin de fer, doit:

> " accorder toutes les facilités raisonnables et voulues, pour livrer à cet autre chemin de fer, ou pour en recevoir et expédier, par sa propre voie, tout le trafic qui vient par cet autre chemin, et ce, sans retard déraisonnable et sans préférence ni avantage, et sans préjudice ni désavantage, ainsi qu'il est dit plus haut; et faire en sorte que le public, désireux de se servir de ces chemins de fer, comme voies ininterrompues de communication, n'y trouve

pas d'obstacles à la circulation, et y rencontre en tout temps, à cet égard, toutes les facilités raisonnables de transport par les voies ferrées de diverses compagnies."

Par le paragraphe 5, il est statué que—

" 5. Les facilités raisonnables, que toute compagnie de chemin de fer est requise d'accorder, sous l'autorité du présent article, comprennent des facilités raisonnables pour la jonction des voies de garage et d'embranchements privés, avec un chemin de fer possédé ou exploité par cette compagnie, et des facilités raisonnables pour la réception, le transfert et la livraison des objets transportés, entrant sur ces voies de garage, ou sur ces enbranchements ou en débouchant."

Par le paragraphe sept, il a été pourvu à ce que toute convention faite, entre deux ou plusieurs compagnies, contrairement à l'article 317, soit tenue pour illégale et nulle.

La Commission des Chemins de fer est revêtue du plein pouvoir de décider, à titre de question de fait, dans des cas particuliers, de même que de déclarer, par règlement, ce qui constitue des conditions ou circonstances analogues, ou des préférences injustes et déraisonnables, ou des avantages, ou si, dans un cas particulier, une compagnie s'est ou ne s'est pas conformée aux dispositions de l'article 317, de même que de déclarer par règlement ce qui constituera obéissance ou dérogation à ces dispositions.

La Commission peut, de plus, pour les fins de l'article 317

" ordonner la construction ou l'exécution d'ouvrages spécifiés, ou l'acquisition d'immeubles, ou la perception de taux de transport spécifiés, ou ordonner que des wagons, de la force motrice ou d'autre équipement soit attribué, distribué, employé ou qu'il en soit fait traction, dans un sens ou dans l'autre, ainsi que le signifie la Commission, et que toutes démarches, systèmes ou méthodes spécifiés soient pris et suivis par certaines compagnie ou compagnies, ou par toute compagnie de chemin de fer en général."

Il existe d'autres dispositions importantes concernant la réglementation du trafic d'entier parcours, mais il ne sera pas nécesaire de s'y reporter spécifiquement.

Je crois que la question de savoir si ces prescriptions, en tant qu'applicables aux chemins de fer et tramways (c'est-à-dire aux chemins de fer et tramways soumis généralement à l'autorité législative de la province) relèvent de la compétence du parlement, est déterminée par l'interprétation du paragraphe 10 de l'article 92 et du paragraphe 29 de l'article 91. Je crois qu'il en est ainsi pour la raison suivante. Ces articles traitent spécifiquement de la division des pouvoirs législatifs relativement aux chemins de fer et au trafic par voie ferrée; et, quoique, en l'absence de semblables dispositions, ces sujets (considérés au point de vue fédéral qu'ils offrent et à celui des intérêts canadiens en général) pourraient avoir été envisagés comme tombant sous l'opération de la clause introductive générale de l'article 91, aussi bien que du paragraphe 2 de cet article (Métiers et Commerce), je persiste à croire qu'un paragraphe spécifique ayant été consacré à la distribution des pouvoirs législatifs, relativement aux chemins de fer et aux sujets connexes, entre le Parlement du Canada et les provinces, c'est dans ce paragraphe que nous devons chercher la loi sur la matière.

Les paragraphes qu'il s'agit d'examiner se lisent comme suit:

Article 92:

" 10. Les travaux et entreprises d'une nature locale, autres que ceux énumérés dans les catégories suivantes:

a. Lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres travaux et entreprises, reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province;

b. Lignes de bateaux à vapeur, entre la province et tout pays dépendant de l'Empire Britannique ou tout pays étranger;

c. Les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le Parlement du Canada, etc., pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces.

Article 91, paragraphe 29:

"Les catégories de sujets expressément exceptés dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par la présente loi, aux législatures des provinces."

Le pouvoir exclusif de légiférer relativement à un chemin de fer entièrement situé dans une province est, en vertu de ces dispositions, conféré à la législature provinciale, à moins que cet ouvrage n'ait été déclaré une entreprise pour l'avantage général du Canada; dans ce dernier cas, l'autorité législative exclusive qui le régit est conférée au Parlement du Canada. Il est sans doute vrai de dire que la législation fédérale, relativement à un ouvrage de cette dernière catégorie, peut directement affecter un ouvrage de la première, et il peut arriver, comme découlant incidemment d'une manière nécessaire des pouvoirs législatifs fédéraux, relativement à un chemin situé entièrement dans la province, mais déclaré une entreprise pour l'avantage général du Canada, que le Parlement fédéral puisse légiférer directement, relativement au chemin de fer provincial, sur un sujet auquel la province a pu légiférer en l'absence de la législation fédérale. Par exemple, deux de ces chemins de fer se croisent; l'exercice des pouvoirs du Parlement du Canada de légiférer en vue de la protection du public, affectée par l'exploitation du chemin de fer fédéral, pourrait comporter l'adoption de règlements concernant le trafic passant au point de croisement du chemin de fer provincial, et une superficie de territoire entourant ce point de croisement qui embrasserait, dans une certaine mesure, la ligne provinciale.

En l'absence de règlements fédéraux, la province aurait sans doute, relativement à ses propres lignes, le pouvoir de faire ces règlements sur la matière suivant qu'elle jugerait opportun. Mais ces règlements seraient probablement ignorés, au cas où ils seraient incompatibles avec la législation fédérale. C'est en s'appuyant sur ce principe que les intimées s'efforcent de faire reconnaître l'autorité du Parlement du Canada à édicter les dispositions de la loi des chemins de fer auquel j'ai fait allusion, et à les rendre applicables aux chemins provinciaux croisant les chemins de fer fédéraux et s'y raccordant. On dit que la législation est accessoire à l'exercice des pouvoirs fédéraux, relativement aux chemins de fer du Canada; le principe sur lequel on s'appuie est reconnu d'autorité par le Comité Judiciaire, dans le passage suivant sur la cause en appel des Liqueurs, 1896, A.C., à la p. 359.

"Il a été apparemment dans l'esprit des rédacteurs de l'Acte Impérial de 1867, que l'exercice légitime des pouvoirs y énumérés, conférés au Parlement du Canada par l'article 91, pourrait, *occasionnellement et incidemment,* comporter la législation sur des matières *prima facie* du ressort exclusif des législatures provinciales, en vertu de l'article 92. Dans le but d'obvier à cette éventualité, la dernière partie de l'article 91 définit: "et aucune des matières énoncées dans les catégories de sujets énumérés dans cet article ne sera réputée tomber dans la catégorie des matières d'une nature locale ou privée comprises dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par le présent Acte aux législatures des provinces". L'observation a été faite par cette Commission, dans la *Citizen's Insurance Company of Canada* vs Parsons (7 Ap. Ca. 108), que le paragraphe qui vient d'être cité "ne s'applique, par son interprétation grammaticale, qu'au numéro 16 de l'article 92". Cette observation n'était pas substantielle à la question soulevée dans cette cause, et elle ne paraît pas strictement exacte à Leurs Seigneu-

ries. Il leur semble que la phraséologie de l'exception, dans l'article 91, avait pour objet d'inclure et décrit correctement toutes les matières énumérées dans les seize titres de l'article 92 comme étant, à un point de vue provincial, d'une nature locale ou privée. Il paraît aussi à Leurs Seigneuries que l'exception n'avait pas pour effet de faire dérogation à l'autorité législative conférée aux législatures provinciales par ces seize paragraphes, sauf jusqu'à permettre au parlement du Canada d'étendre sa juridiction sur des matières d'une nature locale ou privée, lorsque cette juridiction est *nécessairement incidente* à l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les titres énumératifs de la clause 91. Cette proposition fut affirmée et démontrée par sir Montague Smith, dans la *Citizen's Insurance Company* vs Parsons (7 Ap. Ca. pp. 108 et 109), et dans Cushing *vs* Dupuy (5 Ap. Ca. 415); et elle a été reconnue par cette Commission, dans Tenant vs *Union Bank of Canada* (1894 Ap. Ca. 46) et dans *Attorney General of Ontario* vs *Attorney General of the Dominion* (1894 Ap. Ca. 200).

Je ne crois pas que le principe énoncé dans ce passage soit suffisant pour appuyer cette législation telle qu'adoptée. Il n'y a pas ici la moindre insinuation, et je ne crois pas que l'on puisse trouver dans aucune des causes la moindre insinuation que le Parlement du Canada a le pouvoir, de son propre chef, d'étendre la sphère de son autorité législative. Cette sphère est délimitée par l'Acte lui-même. Ce qui est et ce qui n'est pas, de par la définition du passage cité, " nécessairement incident à l'exercice des pouvoirs conférés au Parlement du Canada par l'article 91 ", de manière à donner au Parlement du Canada le pouvoir de légiférer doivent être déterminés par les tribunaux. Ce que nous avons à déterminer en cette cause est si, en conférant à la Commission des Chemins de fer les pouvoirs étendus sur le chemin de fer provincial que crée cette législation dont il est question, le Parlement du Canada a légiféré d'une manière nécessairement incidente à l'exercice de son autorité législative relativement aux chemins de fer.

Qu'il me soit permis de signaler de nouveau que la législation impériale a défini *uno flatu,* pour ainsi dire, que la juridiction exclusive, en matière de chemins de fer locaux, déclarés entreprises dans l'avantage général du Canada, serait conférée au Parlement du Canada, alors que l'autorité législative exclusive, relativement à tous tels autres chemins de fer, est attribuée à la province. Que ces pouvoirs respectifs, comme je l'ai déjà mentionné, ne soient pas délimités au point de s'exclure mutuellement toujours et dans tous les cas, cela résulte du fait qu'il doit exister des circonstances où il devient impossible au Parlement du Canada de légiférer, relativement à ses chemins de fer, sans faire des lois qui atteignent et concernent des chemins qui sont provinciaux. Dans la mesure de cette nécessité, nous sommes justifiables de reconnaître, par implication, au parlement du Canada, un pouvoir de législation sur les chemins de fer provinciaux, nonobstant cette circonstance que, pour parler dans un sens large, la juridiction législative exclusive, en matière de chemins de fer provinciaux, ait été confiée à la province; mais l'implication doit, je crois, se borner à cette nécessité. Il y a lieu aussi d'observer que le cas actuel n'est pas de ceux à l'occasion desquels l'application des paragraphes de l'article 91 doit être déterminée, en rapport avec l'application de cette disposition de l'article 92, qui traite de la propriété et des droits civils. Un de ces derniers cas s'est présenté dans Tenant vs *The Union Bank,* 94 A.C. 31 et dans A. G. V. A. G. 94, A. C. 189. Dans ces deux causes, on a signalé qu'il serait impossible pour le Parlement du Canada de faire un seul pas en matière de législation effective, relativement aux banques ou à l'établissement d'un système de lois de banqueroute, sans empiéter sur le domaine circonscrit par les mots amples " propriété et droits civils ". La législature, en conférant au parlement du Canada le pouvoir de réglementer les opérations de banque, de même que la banqueroute et l'insolvabilité, envahissait dans chaque cas le domaine de la propriété et des droits civils.

Dans l'espèce, d'autre part, l'Acte traite de deux matières séparées, qui ne peuvent franchir le terrain l'une de l'autre, qu'incidemment et occasionnellement. La disposition définissant le pouvoir provincial doit se lire en rapport avec celle définissant le pouvoir fédéral, de manière à s'assurer de la limite d'action de l'une et de l'autre. C'est aider peu à la solution que de dire que lorsque les législations fédérale et provinciale viennent en conflit, la première doit prévaloir. Il n'en est ainsi que lorsque le Parlement du Canada agit dans les limites de la sphère dans laquelle la constitution lui permet d'agir, et toute la question ici est de savoir si, en faisant la législation en question, le Parlement fédéral a agi dans ces limites ou au delà.

L'effet de la législation sous examen est que, pour les fins du trafic d'entier parcours, un chemin de fer provincial peut être, uniquement parce qu'il croise un chemin de fer fédéral, englobé dans le système fédéral, et de fait, quant à ce qui a trait au contrôle sur icelui de la Commission, devient partie intégrante de ce système. Il me paraît que les termes du paragraphe 10 montrent clairement, que c'est précisément là ce qui ne devait pas se produire, à moins que le chemin de fer provincial, considéré dans son ensemble, ne fût déclaré une entreprise fédérale. Je suis absolument incapable de concevoir comment il peut être soutenu, parce qu'un chemin, A. B., ne fait que croiser un autre chemin de fer, C. D., que le pouvoir de légiférer sur A. B. comporte celui de légiférer sur C. D., de se servir de l'extension ainsi opérée, pour faire de C. D. une simple annexe de A. B. en vue du trafic d'entier parcours, alors que la loi définit que le pouvoir de légiférer sur C. D. généralement est conféré à un autre corps.

Comment peut-on dire que la législation concernant ce trafic d'entier parcours—impliquant les exigences que C. D. fournira les facilités pour ce trafic, conclura des conventions pour des tarifs communs, se soumettra aux règlements de la Commission fédérale relativement à ces tarifs, et se conformera autrement aux dispositions ci-haut mentionnées—est nécessairement incidente à l'exercice des pouvoirs législatifs du Parlement fédéral relativement à A. B. Dans plusieurs cas—et le cas actuel est manifestement de ceux-là—le trafic sur le chemin de fer provincial (prenant pour admis que les arrangements compulsoires de tarifs communs soient mis en vigueur) serait la partie principale, et celui du chemin de fer fédéral simplement subsidiaire. Peut-il être affirmé raisonnablement qu'en adoptant une législation qui modifie *in toto* le caractère de l'entreprise du chemin de fer provincial, le parlement fédéral exerce dans leur substance ses pouvoirs de légiférer sur ce qui, si sa législation est effective, doit être une entreprise subsidiaire? On soutient ensuite que le pouvoir de légiférer en matière de trafic d'entier parcours doit se trouver tout entier dans l'autorité qui en est investie. Mais la division de l'autorité législative est le principe de l'Acte de l'A. B. du N., et si la doctrine de pouvoirs nécessairement incidents doit être étendue à tous les cas, où des inconvénients résultant de cette division, nous en arrivons à la destruction du caractère fédéral de l'union. Ce n'est pas là la vraie solution: la vraie solution, comme l'a dit lord Hershell dans la cause des Pêcheries, 98 A. C. 714, repose dans l'exercice du bon sens pratiqué par les législatures intéressées. Il est évident qu'en ce qui regarde le trafic d'entier parcours sur les chemins de fer fédéraux et provinciaux, la difficulté pourrait être tournée en déclarant que le chemin de fer provincial est entreprise pour l'avantage général du Canada (et le postulat sur lequel s'appuie l'argument des intimées, qu'une pareille législation serait nécessaire, en matière de chemins de fer provinciaux, pour l'administration des affaires sur un chemin de fer fédéral—est une raison suffisante pour justifier semblable déclaration); ou par la création d'une commission conjointe, ou de commissions séparées, autorisées à agir de concert, et munies des pouvoirs nécessaires pour régler les cas de cette nature.

Qu'il puisse être convenable que les chemins de fer fédéraux et provinciaux aient des arrangements de trafic commun, et que ces conventions soient soumises à un contrôle unique, cela ne donne pas plus de poids à l'argument des intimées. Le même argument s'appliquerait au cas d'une ligne provinciale de bateaux à vapeur ayant un terminus près d'une station ou d'un terminus d'un chemin de fer fédéral, ou d'une ligne de téléphone ou ligne télégraphique provinciales qu'il pourrait être estimé utile de rattacher au système télégraphique du chemin de fer. Est-il quelqu'un qui prétende sérieusement que le contrôle législatif des chemins de fer comporte (comme lui étant nécessairement incident), en vertu du paragraphe cité, le pouvoir législatif d'effectuer cette fusion et de réorganiser les entreprises provinciales de manière à satisfaire aux exigences de la situation modifiée ? Il m'est absolument impossible de comprendre sur quelle solide base on peut s'appuyer pour décider qu'à raison uniquement d'une juxtaposition physique ces entreprises provinciales, en tant qu'elles restent provinciales, peuvent être tenues (dans le sens large nécessaire pour autoriser une législation semblable à celle en question ici) pour incidentes (pour des fins législatives ou autres) à semblable chemin de fer fédéral—et (au point de vue législatif), spécialement, quand il a été décrété que les entreprises provinciales seront généralement soumises au contrôle exclusif de la province.

EN COUR SUPRÊME DU CANADA.

Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal v. La Cité de Montréal.

LE JUGE EN CHEF.—Je suis d'opinion que l'appel devrait être permis, pour les raisons données par M. le juge Duff.

GIROUARD, J.—Je suis de l'avis de mon collègue Duff. Si la règle incidente et accessoire doit s'appliquer, dans un cas comme celui-ci, alors, le pouvoir de la législature provinciale, en vertu de l'article 92, paragraphe 10 de l'Acte de l'A. B. N., en matière de chemins de fer locaux, est purement et simplement supprimé Aujourd'hui, il peut n'être question que du transport des voyageurs, demain, il peut être question du transport des marchandises et même d'articles périssables, et, comme conséquence, de l'approvisionnement des réfrigérateurs, des wagons, des compartiments frigorifiques, des entrepôts, de l'aiguillage et des stations. Je crois que l'appel du Chemin de fer Urbain de Montréal devraît être accordé avec dépens.

DAVIES, J. (dissident) :—

Appel d'une ordonnance de la Commission des Chemins de fer concernant le " Transport d'entier parcours ".

L'acte de l'A. B. N., 1867, dans la distribution des pouvoirs législatifs entre le parlement fédéral et les législatures provinciales, excepte de la catégorie des " travaux et entreprises d'une nature locale ", assignés aux législatures provinciales, " les autres entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province, et d'autres spécifiquement décrits comme suit ", paragraphe (*c*) " les travaux qui, bien qu'entièrement situés dans la province, seront, avant ou après leur exécution, déclarés par le Parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada ", etc. L'article 91 confère au Parlement du Canada l'autorité législative exclusive sur toutes les catégories de sujets ainsi expressément exceptés de l'article 92.

Le Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, originairement construit en vertu d'une charte provinciale, était une entreprise de cette nature, et, étant déclarée par le parlement être " pour l'avantage général du Canada ", est devenu un chemin de fer fédéral, soumis, à tous égards, aux pouvoirs législatifs du Parlement du Canada, et, comme conséquence, à la loi des chemins de fer de 1906, 3 Ed. VII, chap. 37.

L'article 8 de cette loi se lit comme suit:

"Tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur, dont la construction ou l'exploitation est autorisée par loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer, qui relève, lors de ce raccordement ou croisement, de l'autorité législative du Parlement du Canada, est, quoique non déclaré entreprise pour l'avantage du Canada en général, sujet aux dispositions de la présente loi relativement,—

(*a*) au raccordement ou au croisement d'un chemin de fer ou tramway, en tant qu'il s'agit de ce raccordement ou de ce croisement;

(*b*) au trafic d'entier parcours qui y passe et à tout ce qui en dépend;

(*c*) aux matières pénales, y compris les contraventions et les peines;

(*d*) aux eaux navigables;

Néanmoins, le présent article n'a pas d'application, relativement aux transports d'entier parcours, sur les chemins de fer qui appartiennent à un gouvernement provincial, à moins que ce gouvernement n'y consente."

Le chemin de fer du P. et de l'I. de M., à l'époque où il est devenu un ouvrage ou entreprise fédérale, ou peu de temps après, était ou est devenu relié physiquement au chemin de fer Urbain de Montréal, qui est un chemin de fer provincial, exploité en vertu d'une charte provinciale, et une partie de la ligne du chemin de fer du Parc a été prise à bail et d'autres parties d'icelui ont été exploitées par la Compagnie du chemin de fer Urbain de Montréal, en vertu d'une convention quelque peu compliquée, quant au trafic, intervenue entre les deux compagnies, comportant des droits de circulation pour les voitures de chaque compagnie sur les lignes de l'autre, et le louage de quelques-unes des voitures du Chemin de fer Urbain au Chemin de fer du Parc et de l'Ile. Au moment où la requête fut présentée à la Commission des Chemins de fer, le raccordement physique des deux chemins existait, et les voyageurs étaient transportés directement sur une ligne et sur l'autre, en vertu de ces conventions de trafic et de ces droits de circulation. Le transport des voyageurs, par le paragraphe 31 de l'article 2, est inclus dans le mot "trafic", chaque fois qu'il est employé dans la loi.

L'article 317 de la loi confère les pouvoirs les plus amples à la Commission, relativement au trafic sur les chemins de fer, et y inclut expressément le "trafic d'entier parcours" et les taux d'entier parcours.

La question que nous avons à décider est de savoir si le chemin de fer Urbain de Montréal, par suite de son raccordement physique avec le chemin de fer du Parc et de l'Ile, et des arrangements pour le trafic ci-haut mentionnés, est soumis et assujetti à la juridiction de la Commission, en ce qui regarde le "trafic d'entier parcours", passant du chemin de fer du Parc et de l'Ile sur sa propre voie, et *vice versa*.

On a essayé à l'argument d'établir une distinction entre la juridiction au sujet du trafic d'entier parcours, sur un chemin fédéral qui était interprovincial, et celle exercée sur un chemin qui, quoique fédéral, se trouvait tout entier dans les limites d'une province.

Les appelants ont prétendu que l'article 8 de la loi des chemins de fer devrait être limité dans son application aux chemins de fer provinciaux qui se raccordent, soit directement, soit indirectement, avec des lignes se prolongeant au delà des limites de la province, et que, comme le chemin de fer Urbain de Montréal n'avait pas tel raccordement, l'article ne pouvait lui être applicable.

Pour ma part, je ne puis me rendre compte de la valeur de cette distinction. Si le raccordement physique d'un chemin de fer provincial avec un chemin de fer fédéral interprovincial rend le premier de ces chemins sujet à la juridiction de la Commission des Chemins de fer, en autant qu'il peut être question du trafic d'entier parcours qui y passe, il me paraît que le même résultat doit s'ensuivre, s'il

arrive que ce chemin de fer fédéral soit enfermé dans les limites de la province. Ce ne sont pas les limites physiques seules du chemin de fer qui l'assujettissent à la juridiction législative du Parlement. Si le chemin de fer relie une province avec une autre, ou s'étend au delà des limites d'une province, il tombe sous l'exception (*a*) du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'A. B. N., et si, se trouvant entièrement dans les limites d'une province, il est déclaré, par le Parlement du Canada, être " pour l'avantage général du Canada ", il tombe sous l'exception (*c*) de ce paragraphe.

Dans l'un ou l'autre des cas, et dans les deux cas également où une entreprise ou un ouvrage tombe sous ces exceptions, il devient soumis à la législation fédérale exclusive, et je ne puis comprendre comment il peut être soutenu que le raccordement physique d'un chemin provincial avec un de ces chemins fédéraux pourrait avoir l'effet de donner à la Commission des Chemins de fer juridiction sur le trafic d'entier parcours qui y passe, et ne pas avoir cet effet dans le cas de raccordement avec l'autre chemin fédéral. Le simple accident que le chemin fédéral, dans un cas, est confiné à une seule province, et, dans l'autre, se prolonge au delà de la frontière provinciale, ne peut déterminer la question. Il en doit sûrement dépendre si c'est ou non un chemin fédéral, transportant le trafic d'entier parcours sur un chemin provincial, sans égard à ses limites en dedans ou au delà de la province.

On admet ensuite que, relativement à ce trafic d'entier parcours, la législature provinciale n'a pas de juridiction pour légiférer. Si, dans ce cas, le Parlement du Canada n'a pas non plus de juridiction, alors, il n'en existe aucune, et nous aurions cette étrange anomalie à l'égard d'une énorme catégorie de trafic connu comme " trafic d'entier parcours ", transporté sur deux chemins, l'un fédéral et l'autre provincial, qui ne serait soumis à la juridiction ni du Parlement ni de la législature. Un tel état de choses, il me semble, découlant de l'interprétation ci-dessus de l'Acte de l'A. B. N., est impossible. Le pouvoir de légiférer, relativement à ce trafic d'entier parcours, existe quelque part. En tant que le chemin fédéral ou du Canada est en jeu, ce pouvoir réside dans le Parlement du Canada, mais pour qu'il soit exercé efficacement, la Commission des Chemins de fer, à qui il a été délégué par le Parlement, doit nécessairement avoir quelque juridiction sur le chemin provincial avec lequel le chemin fédéral est physiquement relié. Cette juridiction, naturellement, ne va pas au delà du contrôle du " trafic d'entier parcours " plus qu'il n'est nécessaire. Dans mon opinion, elle va jusque-là. Le Parlement ne possède pas, comme on l'a insinué, une autorité concurrente avec la législature provinciale pour contrôler ce trafic d'entier parcours. Si, comme je l'ai expliqué, il a un pouvoir quelconque de légiférer sur la matière tombant sous l'exception, paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'A. B. N., il a une autorité exclusive. Prenant pour acquis qu'il y a un domaine que la législation fédérale et celle de la province pourraient couvrir ensemble, alors, si le Parlement du Canada a seul légiféré, ou si à la fois ce parlement et la province ont légiféré, et que les deux législations se heurtent, celle du parlement doit alors prévaloir, G. T. R. v. A. G. du Canada, 1907, A. C., à page 68, et *Toronto Corporation* v. C. P. R., 1908, A. C., page 58.

Dans la présente cause, il me semble que lorsque le Parlement a légiféré, le domaine relativement au " trafic d'entier parcours " a été couvert. L'article 8 de la loi des chemins de fer traite clairement de ce sujet précisément, et, s'il est *intra vires*, il doit naturellement le régir. Qu'il entre nécessairement sur le terrain de la propriété et des droits civils, ou d'autres matières assignées par l'article 92 aux législatures provinciales, cela ne constitue pas un argument contre la validité de son action. S'il s'agit d'une législation pour l'exercice efficace d'un pouvoir exclusivement assigné au Parlement du Canada, ou considéré comme raisonnablement accessoire à ce pouvoir, cela est suffisant. La juridiction de la législature

sur " des travaux ou des entreprises d'une nature locale ", de même que sur " la propriété et les droits civils ", dans la province, est parfaitement compatible, comme il est déclaré par le Comité Judiciaire dans Toronto v. C. P. R., A. C. 1908, à page 59, " avec une juridiction spécialement réservée au Parlement du Canada, relativement à une matière qui ne tombe pas sous la juridiction de la province". Voir aussi Toronto v. *Bell Telephone Company,* A. C., 1905, page 52.

Mes conclusions, dès lors, sont que l'Acte de l'A. B. N. confère au Parlement du Canada juridiction, sous la réserve des exceptions du paragraphe 10 de l'article 92, de légiférer sur la matière du " transport d'entier parcours " ; que cette législation est contenue dans l'article 8 de la loi des chemins de fer, dans des termes assez larges pour comprendre le cas du " trafic d'entier parcours " passant d'un chemin fédéral à un chemin provincial qui lui est physiquement relié, et que la Commission, en exerçant une juridiction sur le chemin provincial, dans le but de donner effet à son ordonnance concernant ce transport d'entier parcours, agissait dans la limite de ses pouvoirs.

Je renverrais, en conséquence, l'appel, avec frais.

IDINGTON, J.—La Commission des Chemins de fer du Canada a ordonné entre autres choses—

> qu'en ce qui concerne le trafic d'entier parcours, sur le chemin de fer Urbain de Montréal, il soit enjoint à la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal, et il lui est par les présentes enjoint, de conclure avec la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, toutes convention ou conventions qui pourraient être nécessaires pour permettre à cette dernière compagnie de se conformer aux dispositions de cette ordonnance.

La première de ces compagnies en appelle maintenant, du fait que la Commission n'aurait pas juridiction pour émettre ces injonctions.

L'appelante est une corporation créée par 24 V., c. 84, de la vieille province du Canada, aux fins de construire et exploiter des voies ferrées urbaines, dans la cité et la paroisse de Montréal.

Il a été plusieurs fois ajouté à ses pouvoirs originaires par des lois de la législature de la province de Québec.

Il n'est pas nécessaire d'entrer dans les nombreux détails de ces dispositions législatives, originaires et supplémentaires; mais nous devons, je crois, signaler que, dès le début, les pouvoirs furent donnés de conclure des conventions avec la dite cité et les municipalités avoisinantes, relativement à la construction du chemin de fer, à la réparation et au nivellement des rues dont il fallait se servir, à l'emplacement de la voie, au temps de course et à la vitesse des voitures, au montant de la licence à payer annuellement par la compagnie, " *au montant des prix de transport à être payés par les voyageurs* ", et généralement à la sécurité et au confort des voyageurs, et à la conduite de la compagnie pour prévenir l'obstruction et les entraves au trafic ordinaire.

Ses droits aux prix des passages et son existence même, dans la poursuite de toute entreprise utile ou rémunérative, dépendent de ces conventions. Les conventions doivent être observées ou répudiées. Si elles sont répudiées, la loi fournit un remède; et si elle sont permanemment rompues, il existe plus d'un remède. Le défaut permanent d'exécution signifie *forfaiture.*

Si l'on étudie la question, comment le Parlement peut-il y apporter des modifications? Un coup d'œil jeté sur son histoire fera voir la raison, la justification ou l'effet du hasard qui, selon moi, démontrera que le Parlement n'a jamais prévu cette conclusion.

Les voitures de ce tramway, d'abord tirées par des chevaux, sont maintenant mues par l'électricité; mais, quel qu'en ait été le mode de traction, elles n'ont servi qu'au transport des voyageurs sur les rues, peu de temps après que la compagnie fut constituée en corporation. Les pouvoirs de la compagnie ne s'étendaient pas à

d'autres services, excepté récemment, à celui de la malle; en plus, les municipalités, sous l'empire de la loi 6, Ed. VII, de Québec, 6. 57, art. 5, ont accordé à la compagnie la permission de transporter les marchandises (privilège dont, jusqu'à présent, elle ne semble pas avoir pu tirer parti).

La Compagnie de tramways de l'Ile et du Parc de Montréal a, en premier lieu, été constituée par la législature de la province de Québec, 48 V., c. 74, loi qui a été modifiée en y ajoutant de nouveaux pouvoirs. Elle différait de l'autre compagnie. Elle avait la double fonction de transporter les voyageurs et les marchandises sur sa voie ferrée sans, ainsi que l'autre, devoir se servir des rues et des grandes routes, mais elle avait, avant tout, acquis le droit de construire ses routes sur les terrains voisins ou adjacents.

Bref, ce chemin de fer était d'utilité générale. Je me borne, pour le moment, à faire mention de ces faits et de la différence du caractère des voies; et, plus tard, je parlerai des résultats légaux.

En 1893, après que le réseau fut en partie construit et mis en service, il devint évident que le public en retirerait plus d'avantages si l'on faisait des arrangements avec la Compagnie des Tramways en vue de faire transporter de certains endroits de cette route les voyageurs qui voudraient se rendre à certains points desservis par la compagnie électrique et que n'atteignait pas la voie de la Compagnie de l'Ile et des Parcs de Montréal.

Conformément aux dispositions de l'article 12 de sa charte, du 11 juillet 1893, l'appelante conclut une convention avec l'autre compagnie pour une période de vingt-cinq années, en vertu de laquelle elle s'engageait à transporter les voyageurs dans l'enceinte de la ville de Montréal et entre la ville et les faubourgs.

Chacune des compagnies s'engageait, par cette convention, à construire et à étendre son réseau, tel que spécifié, et, par là, promouvoir les affaires dont l'autre pourrait ainsi s'attendre à bénéficier.

La Compagnie des Tramways louerait à l'autre compagnie un certain nombre de voitures, mais si le nombre n'en était pas suffisant, celle-ci pourrait s'en construire à ses frais. Chaque compagnie aurait la faculté de faire l'échange de quelques-unes de ces voitures et de les faire circuler sur les voies de l'autre compagnie.

Comme la circulation augmentait sur chaque réseau, il arriva que plusieurs voitures de l'une et de l'autre compagnie cessèrent de voyager sur la voie de l'autre compagnie, et les voyageurs étaient obligés de descendre des voitures aux terminus de leur compagnie respective ou aux points de raccordement avec les voies de l'autre compagnie.

Tous les voyageurs qui passaient d'un réseau sur un autre devaient payer un supplément qui, toutefois, n'égalait pas le plein montant du prix des places. Ceux qui, malheureusement, montaient dans une voiture qui circulait sur la voie à laquelle elle appartenait et en descendaient pour commencer un nouveau parcours, étaient tenus de payer place entière. On ne prétend pas que les prix réclamés fussent plus élevés que ceux spécifiés par la ville dans son contrat accordant la franchise d'exploitation qui détermine les droits de tous les intéressés.

Chaque compagnie perçoit le prix de ses places. Le contrat y pourvoit. De fait, il n'est pas probable qu'aucune d'elle puisse agir autrement.

Quelques citoyens ont trouvé qu'il y avait en tout ceci matière à griefs, nonobstant les avantages qui découlaient de la convention par l'amélioration des conditions ultérieures sanctionnées par le contrat que la ville avait conclu dans leur intérêt. Ces plaintes, de même que celles que nous allons citer, furent adressées à la Commission.

Ce sont de ces griefs qu'il a fallu, je crois, tolérer soit à une époque ou à une autre, dans toutes les grandes villes de ce continent, à la suite du manque de prévision de la part des autorités civiques qui, sans se réserver plein contrôle, permettaient à plus d'une compagnie de faire usage des rues.

Inutile d'entrer dans les détails, mais plutôt rappelons-nous comment, en général, les municipalités du district ou des environs de Montréal, l'une après l'autre, constituées par la même législature et par elle autorisées à agir ainsi, ont toutes accordé des franchises et passé des contrats en vue d'être desservies par l'un ou l'autre de ces réseaux.

Les marchés ainsi conclus semblent avoir eu pour base un paiement de cinq cents pour franchir les limites respectives de chacune des compagnies.

Il s'en est suivi l'annexion des faubourgs prospères à la ville, qui grandit rapidement (surpassant peut-être les prévisions), et c'est ainsi que le problème commercial, social et légal s'est compliqué de jour en jour.

Cependant (jusqu'à ce que survint ce dont je vais parler), ces compagnies ont toujours été sujettes aux lois de la législature de Québec.

Non seulement elles relevaient de l'autorité de cette législature en tant que constituées par elle pour des "fins provinciales", mais encore en vertu de l'autre autorité exclusive que lui confère le paragraphe 10, article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

On peut aussi voir que, d'après la même loi, le sujet des institutions municipales tombait sous la même autorité exclusive; et que le but de l'institution de l'appelante était essentiellement d'aider à la circulation dans les rues et sur les grandes routes, surtout celles qui relevaient de l'autorité des municipalités respectives établies de temps à autre par cette législature. Ces municipalités étaient aussi dotées par elle, ce que nulle autre législature n'aurait pu faire, du pouvoir de passer des contrats tels que chacune d'elle jugerait avantageux pour sa propre sûreté et sa commodité, et à l'effet de lever des impôts sur les compagnies de tramways, soit directement ou relativement au pouvoir d'accorder des permis ou aux permis mêmes de chacune accordés par ces corporations municipales respectivement.

Une municipalité, si elle le jugeait à propos, pourrait, comme plusieurs le font, adopter la méthode d'exiger pour concession de permis, une part *pro rata* des prix des places ou des profits nets qui en découlent, tout en pensant (si cette expression peut être usitée en cette circonstance) faire ainsi de l'argent.

Une autre (pensant peut-être un peu plus sérieusement, prévoit que de telles méthodes ne serviraient qu'à alourdir le fardeau des citoyens) pourrait dédaigner l'alléchant bénéfice et viser à établir le prix des places moins élevés que celui d'une autre municipalité qui n'encaissait peut-être qu'une faible portion de l'augmentation du prix des places.

Je ne sais pas si tels étaient les marchés conclus. Je sais qu'ils étaient le résultat possible et probable de la législature provinciale, laquelle a donné naissance aux conditions qui nous occupent. Nous ne devons pas perdre de vue ces faits lorsque nous essayons de nous rendre compte du but ou du résultat de l'autre législation que nous avons à examiner.

Peut-on prétendre qu'il serait sage de la part du gouvernement fédéral de s'immiscer en pareille affaire? La législature a pu manquer de sagesse, les municipalités de prévoyance, les conditions créées par là peuvent être, si vous voulez, rendues insupportables, le pouvoir d'y remédier appartient cependant à la législature locale ou à la loi établie qui gouverne les droits civils des parties.

Voyons maintenant ce qui est arrivé législativement qui ait pu paraître donner au Parlement l'occasion de s'interposer. Etudions aussi la législation en question, et en le faisant, ne perdons pas de vue l'idée que ce Parlement n'a jamais eu l'intention d'empiéter sur les droits d'aucune province, ni de violer la foi d'aucun contrat, ou d'altérer les règlements des corporations constituées par une autre législature.

Après avoir conclu la convention susmentionnée, la Compagnie des tramways de l'Ile et du Parc de Montréal se fit constituer par le Parlement du Canada,

voir 57-58 Victoria, chapitre 84, qui la déclare un service d'utilité générale au Canada. En vertu de cette loi, la validité des contrats qu'elle avait antérieurement conclus avec d'autres compagnies a été reconnue et confirmée.

Elle n'a été revêtue d'aucun pouvoir par cette loi, ni par aucune loi qui l'ait constituée une de ces classes d'utilité spécialement exceptées de l'autorité du paragraphe 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, sauf le paragraphe (*b*) de cet article, qui la déclare un service d'utilité pour l'avantage du Canada.

Et pour prévenir toute confusion, je puis parfaitement dire qu'aucune de ces compagnies n'a autrement forfait à aucune de ces clauses exceptionnelles.

Les rapports entre les deux compagnies sont demeurés tels qu'ils avaient été établis par le contrat.

La loi des chemins de fer, passée en 1903, qui pourvoit à ce qu'une Commission des Chemins de fer soit constituée pour le Canada, contient ce qui fait maintenant la teneur de l'article 8 de la loi des chemins de fer dans les statuts revisés de 1906, comme il suit:—

> 8. Tout chemin de fer, chemin de fer urbain ou tramway électrique ou à vapeur dont la construction ou l'exploitation est autorisée par loi spéciale d'une législature de province, et qui se relie ou peut se relier ultérieurement à un chemin de fer, ou qui croise ou peut croiser un chemin de fer qui relève, lors de ce raccordement ou croisement, de l'autorité législative du Parlement du Canada, est, quoique non déclaré entreprise pour l'avantage du Canada en général, sujet aux dispositions de la présente loi relativement,—
>
> (*a*) au raccordement ou au croisement d'un chemin de fer ou tramway en tant qu'il s'agit de ce raccordement ou de ce croisement;
>
> (*b*) au trafic d'entier parcours qui y passe et à tout ce qui en dépend;
>
> (*c*) aux matières pénales, y compris les contraventions et les peines;
>
> (*d*) aux eaux navigables:
>
> néanmoins, le présent article n'a pas d'application relativement aux transports d'entier parcours sur les chemins de fer qui appartiennent à un gouvernement provincial, à moins que ce gouvernement n'y consente.

La Commission avait fondé son ordonnance sur cet article. Cette mesure avait été prise à la suite d'une convention conclue en 1907 entre la Compagnie des tramways de l'Ile et du Parc de Montréal et la municipalité de Notre-Dame-de-Grâce, qui se trouve complètement en dehors des limites de Montréal, d'après laquelle elle s'engageait à transporter à Montréal ses voyageurs au taux de cinq cents, à condition que la municipalité lui accordât cinquante années de franchise et l'exemption des taxes. La municipalité, pour se conformer à ces conditions, a agi en vertu d'une loi spéciale du gouvernement de la province. Le dit contrat de l'appelante a, sans doute, grâce à l'étendue de ses dispositions, aidé la Compagnie de tramways de l'Ile et du Parc de Montréal à remplir son engagement.

Il est admis que la Compagnie de tramways de l'Ile et du Parc de Montréal tombe sous la juridiction de la Commission.

Cependant, l'on essaie de soutenir (comme si la chose allait de soi), que, attendu que le résultat serait de donner aux voyageurs de ce district un taux plus bas que celui des autres districts, c'est une préférence injuste que visait le Parlement.

Puisque la seule question que nous ayons à décider est celle de savoir si oui ou non l'appelante se trouve soumise au jugement de la Commission, s'il est dans ses attributions de faire l'ordonnance qui est le sujet de l'appel, en vue de faire disparaître cette prétendue différence injuste, en renonçant aux droits que lui conférait le contrat pour conclure quelque autre convention, je ne passe pas de jugement relativement à la question de savoir si, oui ou non, il y a préférence.

On prétend qu'il existe un trafic d'entier parcours, vu qu'il y a de fait cette ressemblance contenue dans le contrat, et que conformément aux termes du dit contrat les voyageurs transfèrent d'une route sur une autre, fait qui correspond à la signification du paragraphe (*b*).

Est-ce la sorte de transport que comporte les termes "trafic d'entier parcours"?

Y a-t-il eu des réseaux de tramways dans quelque cité ou ville du Canada qui aient été supposés faire partie de la catégorie de choses auxquelles s'applique la législation que comporte la loi des chemins de fer? Aucun des promoteurs ou des auteurs de cette législation a-t-il jamais eu l'intention, par là, d'empiéter sur les chartes de ces compagnies de tramways, sur les conditions de leurs contrats avec les municipalités qu'ils desservaient, sur leurs tarifs et leurs taxes, tous relevant de ces contrats, et sur les contrats que ces compagnies avaient passés entre elles?

Respectueusement, je crois que tel n'est pas le cas. Un service d'omnibus ou tout autre moyen de transport pourrait aussi bien passer à titre de trafic d'entier parcours si le Parlement en décidait ainsi.

Le Parlement est sans doute revêtu de l'autorité de régler les questions se rapportant aux tramways et à leurs propriétaires pour ce qui en est du croisement des routes qui relèvent de l'autorité du Parlement et qui pourrait être fait par la voie des tramways ou le croisement de la dite voie des tramways par telles routes.

Les pouvoirs d'une telle compagnie locale, qui aurait reçu sa charte l'investissant de l'autorité voulue pour entreprendre quelque raccordement, de même que l'établissement d'un transport d'entier parcours, peuvent aussi relever de l'autorité parlementaire. Et je soumets que les termes contenus dans la première partie de l'article et du pargraphe (*a*) peuvent être mis en vigueur dans de telles circonstances et être ainsi jugés sans faire violence de la manière que j'ai indiquée, comme cela est clairement compris si l'on met à effet la prétention de la défenderesse.

On allègue que le paragraphe (*b*) a beaucoup plus d'étendue que ce qui est compris dans l'une ou l'autre suggestion. Je conviens que c'est le cas, car la première partie de l'article s'étend à ou affirme une juridiction sur tous les genres de chemins de fer y mentionnés; et les termes conviennent à chaque classe ou catégorie. Toutefois, quand il s'agit de faire le détail des fins et de la limite de la juridiction reconnue, ceci est changé; et dans le paragraphe (*b*), sur lequel s'appuie la défenderesse, le terme "tramway" disparaît. Il s'agit en ceci de trafic d'entier parcours sur les chemins de fer ou tramways . Le mot "tramway" par son origine s'applique à une voie de transport du fret. En Angleterre le terme s'applique en général aux wagons à voyageurs sur les rues, mais cette acceptation n'est pas la même pour ce pays.

A part les tramways, plusieurs chemins de fer locaux d'un usage général, autorisés par une loi spéciale de la législature d'une province peut avoir été visés,

Je ne suis pas appelé à exprimer une opinion à savoir s'il serait sage de déclarer que le Parlement dans chacun de ces cas peut, tout en se conformant directement aux termes de l'article 92, paragraphe 10, de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, revendiquer cette juridiction en ce cas sans le consentement de la législature qui a établi tel service. Cependant, je puis facilement comprendre que, dans son application actuelle, cette loi n'a jamais eu pour but de soumettre un simple tramway à la juridiction du Parlement.

Ni l'origine de la demanderesse, ni son histoire, ni ses conditions actuelles, ne sont de nature à pouvoir même paraître la classer dans le paragraphe (*b*) ni, non plus, lui donner des relations avec le paragraphe (*d*).

Nous pouvons maintenant nous en référer à l'article 317, sur lequel s'appuie si fortement la défenderesse pour définir trafic et pour placer comme résultat, en vertu des termes "trafic d'entier parcours" contenus dans le paragraphe (*b*), la

demanderesse sous la prétendue juridiction. L'article 317, dans toute son acception, et par sa teneur, fait si clairement allusion à un trafic qui comprend au moins le transport des marchandises formant partie du service que nous avons à l'étude, que je ne vois en cela aucune raison qui me porte à chercher une application dans le sens qui soit de nature à appuyer les prétentions de la défenderesse.

Nous n'avons pas d'interprétation législative du terme "trafic d'entier parcours", mais nous avons dans cette loi l'interprétation du mot trafic donnée au paragraphe 30 de l'article 2, comme il suit—"Trafic veut dire le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant".

Il faut observer que cette définition n'a pas la forme disjonctive voulue pour amener une conclusion de ce qui est soutenu en appliquant la loi tramway servant exclusivement au transport des voyageurs.

L'esprit de la loi, en somme, semble en défendre l'interprétation dans un sens qui puisse la faire paraître de nature à empiéter inutilement sur des sujets du domaine civil ou législatif touchant les institutions municipales ou les ouvrages et entreprises locales, qui tous devraient être reconnus et aidés par le maintien de la juridiction maintenant en cause. Je ne nie pas la signification possible que l'on veut donner à ces articles, mais je ne prêterais pas au Parlement en tel cas l'intention de donner une telle signification à une loi à moins que je la trouve écrite dans le langage le plus clair possible.

Je ne puis donc porter ce jugement quand, en le faisant, il faut se baser sur des conclusions tirées d'un article ou deux qui montrent un but général de produire l'égalité dans certaines choses qui ont trait à certaines classes de marchés. Ces conclusions ne s'étendent pas nécessairement au delà des choses sur lesquelles le parlement a, sans aucun doute, juridiction.

Quand nous nous en référons à l'article 317 afin de voir la signification du terme "trafic d'entier parcours", il faut remarquer que l'article comporte ou signifie surtout que la Commission peut le créer ou le définir; elle peut faire des instances en vue de l'obtenir, et diriger les moyens de l'établir, et je suis porté à croire qu'il a aussi trait au service du dit trafic.

Il semble qu'il serait exagéré d'attribuer des pouvoirs aussi étendus à la loi provinciale et ce qu'elle comporte en se basant sur de telles suggestions relativement à la classification du transport, cependant, il est certainement impossible d'établir des démarcations entre ce qui a été ici spécifiquement réclamé et tout ce qui est en rapport direct ou compris dans la dite question. Il ne s'agit pas d'une partie, mais le sujet entier est compris dans le trafic d'entier parcours tel que l'exprime la loi.

Je conçois une autre opinion relativement à ce cas, et c'est celle-ci: supposons le fédéral en dehors de la question en fait de relations et de restrictions, et que toutes les lois susmentionnées passées au parlement et la législature auraient été de la même source ou législature, de même que tous les contrats et les actions qui en seraient advenus; pourrait-on dire, en étudiant une loi telle que la loi des chemins de fer, qui relève d'une législature possédant tous les pouvoirs, qu'elle aurait eu en vue en cela d'abroger toutes les lois précédentes et de dissoudre tout ce qui aurait eu rapport aux contrats municipaux et autres reposant sur ces lois, ainsi que dans le cas actuel? Je ne le crois pas.

Puis on prétend, chose étrange, pour justifier le droit de s'interposer, qu'il existe un contrat qui est prétendu pourvoir au trafic d'entier parcours.

Le contrat ne tombe pas sous le coup ou est une violation du paragraphe 7 de l'article 317.

S'il tombe sous le coup de cet article, alors il peut être nul et sans valeur ou il l'est devenu; mais comment son abolition peut-elle devenir la base pour justifier la mise en vigueur d'un nouveau contrat, et cela sans s'occuper de l'autorité d'en agir ainsi.

Mais, confirmé par le Parlement même, ainsi qu'on l'a déjà expliqué, comment peut-on attribuer à la loi des chemins de fer l'intention de violer la foi d'un contrat ainsi reconnu?

Sous ce rapport, il est probable que l'article 3 de la loi empêche ce résultat. On n'a été appelé à délibérer ni sur cette opinion ni sur cette sanction.

Mais en tenant compte de la nature de la loi qui a en vue l'avantage direct du Canada en déclarant l'ouvrage enlevé à cause de ce caractère, il me semble qu'il y a lieu de délibérer et peut-être d'arriver à une conclusion sur tout ce qui est en cause.

Jusqu'ici j'ai procédé avec la conviction que le Parlement, s'en tenant à ses attributions, n'aurait jamais pu être accusé de ce qu'on lui prête. J'en suis arrivé à la conclusion que ses termes (bien que susceptibles d'une telle interprétation) ne font pas nécessairement foi d'une telle prétention d'autorité.

Sa teneur doit toujours être dans l'esprit des limites de sa juridiction constitutionnelle. Les termes qui sont ici usités sont clairs, pratiques, efficaces et limités. et limités.

Cependant, la discussion de la cause a surtout roulé sur la grande question de savoir si le Parlement était, ou non, autorisé à s'occuper de l'appelante, de sa charte et de ses contrats, tel qu'il est impliqué dans la teneur d'une partie de l'ordonnance dont on se plaint.

Je n'ai pas d'hésitation à déclarer que, d'après mon jugement, une législation faite, telle qu'on la prête au Parlement, en dépit du désir de la législature locale, pour créer des corporations telles que les municipalités et autres qui aident au transport local sur les rues, serait *ultra vires,* et si ces prétentions doivent être soutenues dans leur signification elles sont *ultra vires.*

Le pouvoir législatif en rapport avec ces éléments du gouvernement municipal et tout ce qu'il comporte: "les ouvrages et les entreprises locales" et les "corporations formées pour des fins locales", de même que les "droits de propriété et droits civils", ont été confiés exclusivement aux législatures locales, sujets au *veto,* et pour ce qui a trait aux travaux locaux, à la condition d'être déclarés par le Parlement du Canada entrepris dans l'avantage du pays ou de deux ou trois des provinces du Canada, et ensuite soumis à la juridiction et à la direction du Parlement.

En passant sur ce sujet, je puis remarquer que le Parlement, qui est revêtu du pouvoir et cependant ne l'a pas exercé, offre, j'en conviens, tel qu'il a été émis, un puissant argument contre toute intention de la loi de justifier les accusations faites.

Je ne perds pas de vue qu'il y a déjà eu semblance d'empiétement en prétendant que le Parlement peut imposer aux municipalités les obligations de faire garder les traverses de chemins de fer touchant lesquelles la législature n'a peut-être jamais formulé de dispositions ayant la portée donnée à ces établissements municipaux ou autrement en leur conférant les pouvoirs de lever pour cet entretien des impôts directs.

La cause de Toronto *vs.* la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, 37 S.C.R., 232, a poussé les choses bien loin, je l'admets, et a reçu l'approbation du Conseil Privé.

Il ne s'agissait pas, dans cette cause, de la direction d'une chose comme étant incidentelle et subordonnée à la construction du chemin de fer ou aux besoins de la cause, mais une question telle que celle-ci; nommerons-nous cela la paix, l'ordre et le bon gouvernement du peuple canadien?

Je le demande respectueusement à l'auteur de ce jugement, dans le vaste champ de ses attributions, mais, comme il arrive souvent, les principes en matière légale ou constitutionnelle n'atteignent pas toujours leur conclusion logique; j'attends des résultats avant de procéder, et, en vertu de la loi fédérale seule, de

décharger une municipalité, établie par la législature provinciale, d'un contrat que celle-ci l'a autorisé à conclure et par là l'oblige à observer.

L'histoire de la loi et surtout l'histoire constitutionnelle démontre amplement le recul qui semble se produire, au lieu de la force originale qui poussait de l'avant.

On a fait valoir, maintenant comme alors, que le prétendu pouvoir n'était que subordonné au but principal de la loi, et ainsi qu'il n'y était que simplement incidentel en vue de son exercice dûment efficace.

Exagérez ainsi, au plus haut degré, et, si vous voulez, le plus logiquement, chaque exercice possible de chacun des pouvoirs exclusifs et des pouvoirs secondaires qui reposent sur le Parlement dans des questions de même nature que la demande, et il ne restera pas beaucoup de pouvoirs aux provinces; si l'on considère le fait que, tout en ayant chacune leur pouvoir législatif, la législature locale doit céder à la suprématie du Parlement.

Peut-être que la meilleure réponse à une telle réflexion est que, collectivement, les hommes se sentent rarement obligés d'observer les règles de la logique dans la succession méthodique de leurs actes, et que l'opinion publique, quand même on l'évoquerait illogiquement, est la seule sauvegarde et la cour d'appel définitive.

Tandis que, siégeant ici, nous devons, en autant que nous le pouvons, saisir la valeur de l'expression " exclusivement faire des lois ", devant régler telles questions que nous avons à l'étude.

Ces termes sont usités dans un sens qui signifie clairement quelques restrictions à y apporter, de sorte que, d'autres pouvoirs exclusifs conférés en des termes semblables et assignés ailleurs peuvent être effectivement exercés.

Des restrictions peuvent-elles être ainsi ou autrement posées en dehors de celles qui proviennent de la nécessité de donner plus de liberté d'action en vue d'exercer plus efficacement les autres pouvoirs exclusifs, ou comme le disait lord Herschell, "nécessairement incidentels", à la page 309 de la cause du Procureur général d'Ontario *vs* le Procureur général du Canada, 1896, A.C. 348? Aucun des membres de phrase ne définit, peut-être, tout ce qu'il y a sous considération, mais aux pages 309, 310 et 311 de ce jugement, le sujet de ces restrictions est expliqué clairement et avec beaucoup de qualifications utiles qui le rend, si je puis m'exprimer ainsi, un guide dans l'étude d'autres causes telles que celle-ci. Mais il est évident que le rédacteur de ces articles n'a pas eu ce texte pour guide.

Peut-on justifier d'autres restrictions que celles qu'entraîne la nécessité ainsi définie, par l'évocation de moyens plus avantageux ou de pouvoirs secondaires?

Une nouvelle classification, telle que cette contre-classification élastique des articles qui entrent dans le domaine de la juridiction législative ainsi que ce "trafic d'entier parcours" semble indiquer, doit inévitablement produire des malentendus.

Si l'existence de quelque simple circonstance, se rattachant peut-être de loin au sujet en question, peut justifier le Parlement de s'annexer tout ce qui est de ce ressort comme étant subordonné à ses pouvoirs exclusifs, il pourrait, en vertu de ses pouvoirs sur la navigation, entreprendre dans tous ses détails la solution de la question du système d'égout dans les cités et les villes côtières de l'Ottawa, parce que quelques-unes de ces villes déversent leurs égouts dans cette rivière.

Je ne fais pas allusion au pouvoir qu'a le Parlement de prohiber cela, mais, plutôt à l'assertion, en vertu de ce pouvoir, du droit d'enrayer le mal en faisant des règlements concernant tout ce qui doit être fait en conséquence, d'une manière ou de l'autre, par les municipalités. La chose serait aussi justifiable que d'entreprendre d'administrer les tramways de Montréal parce que cette voie a des rapports avec une autre sur laquelle le Parlement, législativement parlant, a l'entière autorité.

En développant les dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, je crois que l'on devrait toujours avoir égard aux conséquences de toute

décision que nous prenons, en tenant compte de la portée qu'elles pourraient avoir sur les autres questions qui, en apparence, ne sembleraient pas s'y rattacher.

Tout en suivant le cours de notre travail, essayons de voir l'effet qu'il produira.

S'il nous fallait donner des détails sur l'issue de la question actuellement en cause, on pourrait dire beaucoup de choses, et cela, plus énergiquement que l'inspire une étude des divers sujets se rapportant à l'état de chose que j'ai signalé. J'ai fait ressortir ces points dans tout le cours de mon travail en vue de suggérer les nombreuses difficultés qui se présenteront évidemment si cette législation du Parlement est déclarée *intra vires,* si on lui prête le caractère supposé, et dans la phrase suivante si, dans un langage ambigu, on accuse le Parlement d'une intention qui comporte une provocation aussi dangereuse des effets des conditions législatives, dans ces cas ratifiées par lui-même.

Quant à l'argument que le pouvoir de remédier à un état de chose défectueux doit reposer sur une seule législature, si ce n'eût été que pour sa réitération persistante, je l'aurais cru évidemment futile.

Toute personne peut se rendre compte que beaucoup de cas font preuve du contraire; et aussi, beaucoup de gens, en théorie, s'imaginent que si cette séparation des pouvoirs législatifs nécessairement incidentels à l'autorité fédérale n'existait pas, beaucoup de maux pourraient être plus promptement enrayés, et cela, plus efficacement, au lieu d'être simplement modifiés par les efforts d'un pouvoir législatif.

Tout homme intelligent, cependant, s'il a étudié les phases de l'opinion publique, sait combien cette dernière est trompeuse. En vérité, les cas qui nous sont familiers nous en donnent une idée dans les grandes lignes. A part cela, que vaut l'argument?

Le besoin de ce même pouvoir qu'on a cherché à exercer au sujet du trafic d'entier parcours démontre combien il faudrait se garder de prétendre que les entraves posées au pouvoir législatif, quand il est question d'effectuer des mesures réparatrices radicales, laissent, par conséquent, notre pays complètement impuissant, ainsi que le prétend l'argument. Les maux incidentels au fonctionnement de ce trafic ont été et sont peut-être d'une nature internationale dans certaines phases de son développement, donc nous devons attendre les opinions des autres et nous dispenser de faire des améliorations, parce qu'il est évident que le Parlement n'est pas revêtu de l'autorité absolue.

Les affaires qui se rapportent à toutes les voies ferrées du Canada se règlent de cette manière, mais sans autant de difficulté.

En usant de ses droits sur les voies qui lui doivent l'existence et l'obéissance, le Parlement réussit presque toujours à mettre fin aux difficultés telles que celles dont il s'agit. L'opinion publique, s'il y a lieu, prête l'aide voulue aux autres pouvoirs.

Appuyé sur les dispositions de la présente loi, à défaut des pouvoirs provinciaux, il est facile de trouver le moyen d'établir des mesures sévères pour faire effectivement disparaître des abus.

Il est clair que l'ordonnance est un empiètement sur la législation provinciale touchant les quatre sujets les plus importants qui relèvent exclusivement de la juridiction législative des provinces. Il est, de plus, évident que le Parlement n'avait aucune raison de faire des dispositions visant à cet empiètement. Il est également clair dans mon esprit que, si le Parlement soutenait cette prétendue autorité, il s'ensuivrait des embarras sans nombre.

Je crois que l'on doit faire droit à l'appel. Si ce n'était la manière dont l'appelante a présenté la cause à la Commission, nous devrions peut-être charger les frais à la défenderesse à cause de son imprévoyance et aux vains efforts qu'elle a faits pour se soustraire à ses conséquences.

Au lieu de présenter seulement ses sentiments respectueux à la Commission, l'appelante aurait dû appuyer sa protestation contre la juridiction en posant quelques-uns des faits fondamentaux d'un état de chose des plus compliqués.

Respectueusement, je crois que cette omission constitue une injustice envers la Commission.

Anglin, J. (dissident).

La question qui a été citée en appel en vertu des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 56 de la loi des chemins de fer du Canada est rédigée dans les ordonnances de Son Honneur le juge Duff et de la Commission des Chemins de fer dans les termes suivants:—

> Si, d'après une juste interprétation des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et de l'article 8 de la loi des chemins de fer du Canada, la Compagnie des Tramways de Montréal (l'appelante actuelle) est sujette, en raison de son trafic d'entier parcours avec la Compagnie de chemin de fer de l'Ile et du Parc de Montréal, à la juridiction de la Commission des Chemins de fer du Canada.

La construction et l'exploitation des tramways de Montréal sont autorisées par des lois spéciales de la législature de la province de Québec, et demeurent encore sous la juridiction provinciale. Le chemin de fer de l'Ile et du Parc de Montréal, bien qu'étant une entreprise provinciale, a été déclarée par le Parlement comme étant une entreprise pour l'avantage du Canada en général, et se trouve sujet à l'autorité fédérale.

La question citée au jugement de cette cour comprend deux points distincts—premièrement, si une ordonnance affectant un chemin de fer provincial dans ce qui a rapport au trafic d'entier parcours reçu par ce chemin de fer du chemin de fer fédéral, ou transmis par ce dernier au chemin de fer provincial, se trouve conforme aux dispositions de l'article 8 de la loi des chemins de fer du Canada; et, en second lieu, si la loi comporte l'autorisation d'émettre telle ordonnance, cette législation est-elle *intra vires* du Parlement?

Au cours de ces remarques, en vue d'être précis, et pour plus de facilité, je vais me servir de l'expression "chemin de fer provincial" pour indiquer un chemin de fer qui n'appartient pas à une province, mais qui relève de l'autorité législative d'une province; et expression "chemin de fer fédéral" pour désigner un chemin de fer qui relève de l'autorité législative du Parlement du Canada, bien que n'étant pas la propriété du Canada.

La loi ayant déclaré que cette entreprise est pour l'avantage du Canada, l'effet a été de rendre le chemin de l'Ile et du Parc de Montréal un chemin de fer sous l'autorité du Parlement au même point et aussi complètement que s'il était interprovincial ou s'il franchissait les limites de la province de Québec. Lorsqu'il est établi que, par sa nature, ce chemin de fer relève de l'autorité fédérale, il est en tout sous l'empire de ses lois; et la juridiction du Parlement sur ce chemin de fer et sur toute chose nécessairement en rapport et subordonnée à son exploitation et à l'efficacité du service public qui est le but de sa création n'est ni plus ni moins sévère que celle qu'exerce le Parlement sur les autres chemins qui relèvent de son autorité tels que le chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc.

Je ne comprends pas du tout la distinction que l'appelante a cherché à établir entre un chemin de fer du domaine fédéral construit en entier dans une province, ayant des rapports avec d'autres provinces, et un chemin de fer interprovincial. Les deux font également exception à l'article 92 de la loi.

Si l'on étudie quelque peu la teneur de l'article 8 de la loi des chemins de fer, on verra bien que cette loi s'applique également aux chemins de fer qui se raccordent avec chaque classe de chemins de fer du domaine fédéral. Pour ce qui a rapport à "un raccordement ou à un croisement", la nécessité de la juridiction fédérale

doit être la même soit que le chemin de fer relève de l'autorité du Parlement parce qu'il est interprovincial, ou parce qu'il a été déclaré entreprise pour l'avantage du Canada.

Le premier paragraphe de l'article 8, qui explique la nature des chemins de fer concernés, s'applique également à la clause (*a*) qui a trait aux " raccordements ou aux croisements", et à la clause (*b*) qui a rapport au "trafic d'entier parcours". Cette description ne visait pas à inclure certains chemins de fer pour correspondre à la clause (*a*) et à exclure les mêmes chemins de fer pour correspondre à la clause (*b*). Quels que puissent être sa véritable interprétaion et son but, la clause (*b*) s'applique aux tramways de Montréal dans leur rapport avec le chemin de fer de l'Ile et du Parc de Montréal auquel s'applique la clause (*a*).

Je ne vois pas de raison pour exclure de l'application de l'un ou l'autre paragraphe de l'article 8 tout chemin de fer (y compris un tramway) autorisé par la législature d'une province et qui se raccorde avec un chemin de fer qui relève de l'autorité législative du Parlement, quelle que soit la manière dont le Parlement ait été revêtu de l'autorité.

Nous devons ensuite nous renseigner sur ce que l'on entend par " trafic d'entier parcours sur un chemin de fer ou tramway " auquel s'applique la clause (*b*). L'article 8 comporte que certains chemins de fer " seront sujets aux dispositions de la loi relativement au " trafic d'entier parcours ", etc. Il y a plusieurs articles de la loi des chemins de fer qui " se rapportent au trafic d'entier parcours ". Dans quelques-uns de ces articles, le trafic d'entier parcours comprend sans doute celui qui se fait entre les points dits: terminus du même chemin de fer ainsi que ce que l'on désigne du trafic qui se fait entre des stations intermédiaires. D'autres particulièrement ceux qui s'occupent d'échange de trafic et de " taux d'entier parcours ", l'article 317 pourvoit à un "taux commun" (article 334), il est évident que le trafic d'entier parcours peut aussi comprendre le trafic qui a son point de départ sur un chemin de fer et atteint sa destination sur un autre. L'article 8 s'occupe uniquement du raccordement ou du croisement de deux chemins de fer, et il est supposé régir les questions relatives à ces raccordements ou à ces croisements. D'après la teneur de cet article, tous les croisements des chemins de fer provinciaux qui touchent à un chemin de fer fédéral tombent sous la juridiction du fédéral en ce qui concerne le " trafic d'entier parcours sur le chemin de fer ou tramway ". Assurément, cet article n'était pas destiné—il ne saurait l'être—à vouloir contrôler le trafic d'entier parcours sur un chemin de fer provincial ou tramway dans le sens du trafic qui s'opère entre ses propres terminus. Ce serait une intervention directe sur les droits provinciaux; ce serait une législation directe et absolue sur un sujet du domaine exclusif de la législature provinciale. Il est également clair que cet article ne s'applique pas au trafic de même nature sur un chemin de fer fédéral; cette question est traitée tout entière dans un autre endroit de la loi. Donc, il est raisonnablement certain que le " trafic d'entier parcours " auquel l'article est supposé s'appliquer est le trafic qui se fait à partir d'un point qui se trouve sur un des chemins de fer où il existe un raccordement pour se rendre à un point situé sur l'autre chemin de fer; et il importe peu que ce soit le point d'origine ou de destination qui se trouve sur le chemin de fer fédéral. Je n'aurais jamais pensé qu'il y eut matière à discussion relativement à la signification de l'expression " trafic d'entier parcours " que l'on trouve dans l'article 8, si la question ne faisait le sujet d'une étude sérieuse et si quelques-uns de mes savants collègues n'eussent exprimé des doutes à ce sujet. Je devrais ajouter que le mot " trafic " dans la loi des chemins de fer signifie le transport des voyageurs, des marchandises et du matériel roulant "; l'article 3 (31), mais pas nécessairement tout les trois. Je crois que le transport des marchandises ou des voyageurs est compris dans cette définition. Je suis content de voir que l'ordonnance en appel traite de sujets qui relèvent de l'article 8 de la loi des chemins de fer.

Je suis aussi d'opinion que cette législation est *intra vires* du Parlement.

Si les lignes de tramways de Montréal ne se raccordaient pas ou ne traversaient pas un chemin de fer fédéral, nul doute que cette voie ferrée pourrait être " un ouvrage ou une entreprise locale " rentrant dans la clause 10 de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et non dans aucune des exceptions de cette clause, et serait, en conséquence, sous le contrôle exclusif de la législature provinciale. Il n'y a pas nécessité de déterminer si, lorsque le chemin de fer avec lequel il se raccorde est devenu chemin de fer fédéral, la ligne de tramway cessait d'être un tel ouvrage ou une entreprise devant être considérée répondre à toute fin relevant exclusivement de la juridiction législative de la province, ainsi que le soutient le conseil de la défenderesse.

En admettant que, en dépit de ce raccordement, les tramways de Montréal soient encore considérés comme un ouvrage local ou une entreprise tombant sous la clause 10 de l'article 92, je suis d'opinion que la législation du parlement qui a autorisé l'ordonnance maintenant un appel est néanmoins valide.

Le tramway du Parc et de l'Ile de Montréal, qui a été déclaré une entreprise d'utilité générale au Canada, tombe sous l'eception (c) de la clause 10 de l'article 92. Les chemins de fer qui sont expressément exclus de cette clause sont soumis à la clause 29 de l'article 91, l'un des sujets comptés parmi ceux qui relèvent exclusivement de l'autorité législative et de la juridiction du Parlement fédéral. Le Parlement est revêtu de tous les pouvoirs relatifs à ces derniers, y compris celui de décréter des règlements qui peuvent empiéter sur la législation provinciale, quand ces règlements sont réellement et simplement subordonnés ou nécessairement incidents à la juridiction entière et efficace de ces chemins de fer fédéraux. Du jugement de lord Watson dans la cause du Procureur général d'Ontario vs. le Procureur général du Canada (1896), A. C. 348, je cite le passage suivant, pages 359-360:—

> Les auteurs de la loi impériale de 1867 avaient probablement prévu que le juste exercice des pouvoirs énumérés, conférés au Parlement du Canada par l'article 91, requiert occasionnellement et incidemment une législation concernant certains sujets qui, *prima facie,* appartiennent exclusivement aux législatures provinciales, conformément aux dispositions de l'article 92. Pour obvier à cette éventualité, la partie finale de l'article 91 porte que " tout sujet compris dans une des classes des matières énumérées en cet article ne sera pas jugé appartenir à la classe ou aux choses d'un caractère local ou particulier comprises dans l'énumération des classes de sujets assignés exclusivement, par cette loi aux législatures des provinces". Cette Commission a noté dans la cause de la *Citizens' Insurance Company of Canada* vs Parsons, 7 A. C. 108, que le paragraphe qui vient d'être cité " s'applique en sa construction seulement au No 16 de l'article 92. L'observation n'avait pas d'importance quant à la question qui ressort de ce cas, et Leurs Seigneuries ne la trouvent pas exactement juste. Ces juges sont également d'opinion que l'exception n'avait pas pour but de faire brèche à l'autorité législative conférée aux législatures provinciales par ces seize paragraphes, sauf jusqu'au point qui puisse permettre au Parlement du Canada d'exercer sa juridiction sur les sujets locaux ou particuliers pour les cas où une telle législation est nécessairement incidente à l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par les paragraphes énumérés dans l'article 91. Cette opinion a été exprimée et appuyée d'un exemple par sir Montague Smith dans la cause de la *Citizens' Insurance Company of Canada* vs Parsons, 7, A. C. 108, 109, et dans celle de Cushing *vs* Dupuy, 5 A. C. 409, 415; et cette Commission l'a appuyée dans la cause du Procureur général d'Ontario *vs* le Procureur général du Canada (1894), A. C. 189, 200 ".

Si le règlement du " trafic d'entier parcours " sur un chemin de fer connexe, dans le sens que lui donne l'article 8 de la loi des chemins de fer, est néces-

sairement incidentel pour le contrôle efficace du trafic du chemin de fer fédéral avec lequel se fait le raccordement, la déclaration de lord Watson semble avoir rigoureusement défini et complètement embrassé le pouvoir du Parlement de promulguer l'article 8.

On a reconnu, en plusieurs causes subséquentes, que le Parlement possède le pouvoir de faire une législation incidente ou subordonnée qui touche à l'un ou l'autre des sujets assignés par l'article 92 aux législatures provinciales.

Par exemple, son droit d'empêcher les contrats par lesquels les compagnies de chemins de fer cherchent à s'exempter de leurs obligations à l'égard de leurs employés en cas de blessures reçues par la négligence ou l'omission d'un devoir imposé par la loi, bien que ce soit un empiétement sur les droits civils de la liberté de contrat, a été soutenu dans la cause de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc *vs* le Procureur général du Canada (1907), A. C. 65. Lord Dunedin, en rendant le jugement du Comité Judiciaire, dit, page 68 :—

> Donc la vraie question en cause ne semble pas être celle de savoir si la loi touche à un droit civil—ceci peut être admis—mais il s'agit de savoir si cette loi est véritablement subordonnée à la législation des chemins de fer. Il semble à Leurs Seigneuries que, en tant que ces corporations de chemin de fer sont les simples créatures de la législature fédérale, ce qui est admis, il ne peut être considéré hors lieu que le Parlement qui leur donne l'existence leurs dicte les conditions pour régler les rapports des employés et la corporation. Il est vrai qu'en ce faisant il touche à ce que l'on peut appeler les droits civils des employés. Mais ceci est inévitable, et, de fait, paraît moins sévère quand il s'agit d'un cas où les droits sont, pour ainsi dire, tous *intra familiam,* que dans les nombreux cas que l'on peut citer où les droits civils étrangers peuvent être en cause. Comme exemple on peut citer les dispositions concernant l'expropriation des terres, les conditions à spécifier dans les contrats de transport, et les modifications à faire au droit coutumier des transports.

Et la loi dont il s'agit a été considérée comme réellement subordonnée à la législation d'entier parcours par chemin de fer ".

Les pouvoirs du Parlement dans l'exercice de ses droits subordonnés à soumettre à ses décrets les lois statutaires d'une législature provinciale, en tant que la chose est " raisonnablement nécessaire ", bien que la législation provinciale diffère d'opinion sur le sujet dont il s'agit, sont établis dans les jugements rendus dans la cause de la municipalité de Toronto *vs* la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (1908) ; A. C. 54, 58, 59, dans celle de la Cité de Montréal *vs* Gordon, numéro d'ordre à la cour 343.

Non seulement le Parlement possède incidemment le pouvoir de juridiction sur les groupements constitués en corporations par la législature provinciale, mais la propriété provinciale elle-même est soumise à sa juridiction et à sa disposition lorsqu'il s'agit de construire et de mettre en service des chemins de fer fédéraux. Le Procureur général de la Colombie-Britannique *vs* la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien (1906), A.C. 204.

Le même principe a été prouvé dans la cause de Valin contre Langlois, 5 A. C. 115 ; 3 S.C.R. 1, savoir :

Que le Parlement avait le pouvoir d'imposer sur les cours provinciales des obligations en ce qui regarde la mise à exécution de ces lois.

Dans des cas de divergence entre la législation fédérale et la législation provinciale autrement valide, celle-ci, selon la dernière décision du Comité Judiciaire sur le sujet, doit reconnaître qu'elle est subordonnée à celle-là. La Compagnie hydraulique de St-François *vs* la *Continental Heat & Light Company* (1909), A.C. 194.

Mais, nonobstant qu'il est pleinnement démontré que le Parlement possède cette juridiction incidente ou subordonnée, on ne trouve en aucune décision la défi-

nition de ce qui devrait être connu comme " nécessairement incidente " ou " vraiment subordonnée " à laquelle cette cour serait tenue de se soumettre.

Nul doute que ceci est dû, en partie, à la difficulté de composer une définition qui pourrait être à la fois suffisamment compréhensive et restrictive, car ce qui est incidemment nécessaire doit varier en chaque cas suivant les circonstances, et en partie par condescendance pour l'avis exprimé dans la cause de la *Citizens' Insurance Company* vs *Parsons,* 7 A. C. 109, et approuvé par le Comité Judiciaire en d'autre cause où nous n'entrerons pas—

> plus avant dans l'interprétation de la loi (Acte de l'Amérique Britannique du Nord) que le requiert la décision à donner dans la cause particulière dont il s'agit.

Mais lorsque nous cherchons à savoir si une certaine législation doit être nécessairement incidente ou réellement ou particulièrement subordonnée, nous pouvons nous baser sur certaines expressions d'opinions judiciaires en ce qui concerne des sujets particuliers.

Ainsi à l'occasion d'une des premières causes débattues, on a reconnu au Parlement le droit d'intervention en plusieurs sujets incidents à la législation concernant la banqueroute, qui cependant sont du domaine exclusif de la juridiction provinciale. Cushing *vs* Dupuy, 5 A. C. 409, 415. On trouve un exemple de l'application légitime de ce pouvoir auxiliaire dans la cause du Procureur général d'Ontario *vs* le Procureur général du Canada (1894), A. C. 189, et le lord chancelier (Herschell) dit, page 200, que :—

> Un système de législation sur la banqueroute peut fréquemment nécessiter diverses dispositions subordonnées afin d'empêcher le renversement du but de la loi.

Subordonnément à sa juridiction sur les banques et sur l'administration des banques du Canada, le Parlement peut légiférer sur la négociabilité des récépissés d'entrepôts ayant cours dans les banques, et cependant il est clair qu'en agissant ainsi il anticipe sur les droits civils.

> Le droit de législation sur les transactions des banques est plénier et peut être exercé bien qu'il ait pour effet la modification des droits civils de la province. Locataire *vs* la *Union Bank of Canada* (1894), A. C. 31, 47.

Au sujet de la loi des chemins de fer, 36, S.C.R., 36, page 142, le juge Davies dit :—

> L'autorité exclusive de la législature sur les chemins de fer, tels que mentionnés ici, étant du ressort du Parlement fédéral, ce parlement possède en conséquence plein et suprême pouvoir de légiférer ainsi sur pareil sujet de manière à conduire entièrement, convenablement et effectivement la construction, l'administration et l'exploitation de ces chemins de fer. En légiférant ainsi, il importe peu si le Parlement empiète sur les pouvoirs législatifs en ce qui concerne la propriété et les droits civils conférés aux législatures provinciales. Une pareille intervention est assurément nécessaire pour rendre le Parlement capable de légiférer convenablement et effectivement. En conséquence, tout consiste à savoir si la législation dont il s'agit est comprise équitablement et raisonnablement dans les pouvoirs pléniers et exclusifs du Parlement fédéral, le rendant capable de contrôler efficacement la construction, l'administration et l'exploitation de ces chemins de fer non compris dans le paragraphe 10 de l'article 92 et faisant partie du paragraphe 29 de l'article 91. Je suis porté à croire que l'on peut à juste titre adopter cette opinion.

Dans la cause de la cité de Toronto *vs* la Compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc, 37 S.C.R. 232, le même savant juge cite comme l'équivalent de l'expression " incidente et subordonnée ", la phrase employée par Osler, J. A., dans la cause de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et York, 25, Ont., A.R. 65, 72—" éminemment proche, sinon absolument nécessaire ".

Dans l'autre volume, page 407, est rapportée la décision unanime de la cour d'appel d'Ontario que la législation fédérale, déclarant une compagnie fédérale responsable " du plein montant des dommages encourus " par suite d'un manquement à ses obligations statutaires est *ultra vires* et donnait droit à un employé, ou, s'il est tué, à ses proches, de percevoir une indemnité, quand c'est un compagnon de travail qui est la cause de l'accident, nonobstant la restriction imposée par la loi provinciale de la compensation aux ouvriers. Burton, C. J. O., dit, pages 410-411:—

> Je pense qu'un tel pouvoir est incident à la législation générale qui lui est conférée (au parlement fédéral) pour construire et administrer une pareille entreprise et qu'il ne devrait pas être restreint tel que suggéré.

Dans la cause de McArthur *vs* la *Northern Pacific Junction Railway Company,* 17 A.R. 86, Burton J. A., dit, page 11:—

> Il faut comprendre clairement que, tout en laissant entièrement de côté la question d'autorité, lorsqu'une législature particulière est revêtu du pouvoir de légiférer sur un certain sujet, ce pouvoir embrasse tous les sujets incidents de législation qui sont nécessaires pour le mettre à exécution.

Et Osler, J. A., dit, page 125, que la législation qui confère le droit d'action en dommages causé par l'abatage de bois sur une bande de terre d'une faible largeur de chaque côté d'un chemin de fer fédéral, propriété de la Couronne, mais, sous bail de bois marchand,

> appartient au Parlement, pour que par là il puisse légiférer d'une manière générale et efficace sur un sujet compris dans les attributions de ses pouvoirs, bien qu'il puisse empiéter jusqu'à un certain point sur le sujet de la propriété des droits civils.

Dans la cause de la *Citizens' Insurance Company vs* Parsons, 4, S.C.R. 25 Ritchie, J. C., dit, pages 242-3:—

> Le Parlement fédéral a naturellement le droit d'intervention dans le sujet de la propriété et des droits civils, en tant que cette intervention peut être nécessaire pour légiférer d'une manière générale et effective sur les sujets soumis au Parlement du Canada.

Le savant juge en chef a répété cette déclaration dans la cause de la Reine *vs* Robertson, 6, S.C.R., page 111, et à la page 139, Fournier, J., dit:—

> Dans une cause assez récente, j'ai eu occasion de dire, et je le répète, que le gouvernement fédéral a, sans doute, le pouvoir de toucher incidemment à des matières qui sont de la juridiction des provinces. Mais dans mon opinion, ce pouvoir ne s'étend pas au delà de ce qui est raisonnable et nécessaire à une législation ayant uniquement pour but le légitime exercice d'un pouvoir conféré au gouvernement fédéral.

Je cite le passage suivant d'un jugement de Rose, J., dans l'appel de Doyle *vs* Bell; 11 Ont. A.R. 325 à la page 335:—

> Je ne comprends pas que, par l'emploi du mot " nécessaire ", tel qu'il se rencontre dans les divers jugements ou dans le code, l'on veuille établir la doctrine que, pour faire rentrer dans la juridiction de la législature fédérale toute disposition de toute ordonnance relative à un sujet qui soit exclusivement du domaine d'une telle législature, et dont les dispositions peuvent concerner les droits civils, il faut nécessairement faire entendre qu'il serait impossible sans cette disposition de correspondre aux vues de la législature, ou peut-être qu'aucune autre disposition ne serait équivalente. Au contraire, il me semble que lorsqu'en certaines circonstances une telle disposition peut être utile et concourir à renforcer plus pleinement cette législation; alors, dans un appel à la cour, il faut la reconnaître nécessaire, c'est-à-dire, dans certains cas. Assurément, il faut laisser à la législature une certaine liberté d'action sur la méthode d'exercer ses propres décrets, et je serais en faveur d'une grande latitude. Les cours ne sauraient rendre jugement sur l'exercice d'une telle liberté ni

dicter à la législature tel ou tel mode d'action à adopter, parce que ces cours sont d'avis qu'un mode quelconque est le plus convenable ou le meilleur ou, du moins, aussi propre à remplir le but de la législature.

En rendant le jugement de la Cour du Banc de la Reine dans la cause de Macdonald *vs* Riordan, Q.R., 8, 9 Q.B. 555, feu le juge Wurtele exprima des opinions qui réduiraient la juridiction incidente du Parlement à des limites très restreintes. Le jugement de la Cour du Banc de la Reine, qui consiste en ce que le Parlement ait le droit de légiférer en ce qui regarde la disqualification des directeurs des compagnies de chemins de fer fédéraux a été rendu dans cette cour (30 S.C.R. 169), et comme la décision est rapportée, " pour les raisons données à la cour où se faisait l'appel ". Mais, je ne puis pas penser que cette cour veuille adopter ou embrasser les opinions du savant juge de Québec sur la restriction de la juridiction législative subordonnée du Parlement.

Je reconnais que, selon Palmer, J., dans la cause du Procureur général du Canada *vs* Foster, 31, N.B.R. 153, page 164:—

> La démarcation de la ligne de nécessité qu'il faut tirer en chaque cas particulier est une grande difficulté que les avocats doivent résoudre quand ils interprètent notre constitution. A mon avis, c'est la fin générale que se propose la juridiction en cause qui doit déterminer cette limite. Il faut que ces empiétements sur les sujets qui sont exclusivement du ressort des autres législatures soient maintenus dans des bornes raisonnables.

Néanmoins, lord Hobhouse déclare, dans la cause de Parsons, 7 A.C., pages 108-9:—

> Dans ces causes, quelque difficile que cela soit, il est du devoir des cours de s'assurer à quel degré et jusqu'à quel point consiste l'autorité dont est revêtue toute cour pour traiter des sujets compris dans ces classes, et de définir, dans la cause particulière qui leur est soumise, les limites de leurs pouvoirs respectifs.

En se basant sur l'opinion des autorités que j'ai citées, il est évident que le Parlement possède ces pouvoirs, puisque, en vue de rendre efficace et pour exécuter pleinement l'objet d'une législation substantielle sur un des sujets énumérés dans l'article 91, il devient nécessaire d'affirmer et de mettre en œuvre les pouvoirs subordonnés qui empiètent un peu sur le domaine assigné à la législation provinciale. Pour déterminer si une législation particulière est ou n'est pas comprise dans ces pouvoirs, la preuve ne consiste pas en " la nécessité absolue ", mais la nécessité raisonnable. Lorsqu'il s'agit de légiférer sur un point compris dans " la juridiction dont le Parlement fédéral est investi". l'autorité pour effectuer pareille législation est-elle indispensable pour " empêcher la défaite du système de la loi (substantielle) ; pour permettre le "plein" exercice d'un pouvoir expressément conféré; pour donner au Parlement l'occasion d'exercer " son entier et suprême pouvoir de légiférer ainsi sur les chemins de fer énumérés " afin qu'ils dirigent pleinement et effectivement l'exploitation de ces chemins de fer; pour formuler des dispositions " parfaitement conformes sinon absolument nécessaires " à la législation sur un sujet mentionné; pour embrasser les sujets incidentels de législation sur un sujet désigné; pour s'assurer que le Parlement peut " légiférer d'une manière générale et formuler au besoin, sur un sujet tombant exclusivement dans ses attributions, des dispositions justes, raisonnables et nécessaires "; pour légiférer dans un but qui relève du pouvoir conféré au gouvernement fédéral?

Peut-on dire de cette législation " qu'elle est équitablement et raisonnablement comprise dans les pleins et exclusifs pouvoirs du Parlement fédéral, le rendant capable d'exercer une juridiction efficace sur le fonctionnement des classes de chemins de fer " qui relèvent de son autorité? Ce sont des critériums mentionnés dans les causes auxquelles j'ai fait allusion et par lesquels la nécessité raisonnable et le véritable caractère subordonné de la législation incidente peuvent être essayés.

Feu le juge Rose aurait appuyé une pareille législation si elle eût été utile et eût servi à renforcer plus solidement la législation concernant un sujet dépendant exclusivement de la juridiction du Parlement. La législation que nous avons actuellement à l'étude paraît toutefois répondre à l'essai plus judicieux et plus prudent que j'ai mentionné.

En examinant la nécessité de la juridiction fédérale sur "le trafic d'entier parcours", il est bon de se rappeler que l'article 8 de la loi des chemins de fer s'applique aux grands réseaux de chemin de fer du Canada et aux embranchements qui s'y relient aussi bien qu'aux voies ferrées du genre de celles dont la cause est maintenant devant cette cour, et que le mot "trafic" comprend le transport des marchandises aussi bien que celui des voyageurs. Une des fins légitimes de la loi des chemins de fer du Canada est d'empêcher l'imposition indue de tarifs en ce qui a trait au trafic qui se fait sur les chemins de fer qui relèvent du Parlement fédéral, quand le transport s'opère dans des conditions semblables et entre les endroits similairement situés. Si les compagnies fédérales pouvaient indirectement, et avec l'aide des règlements de corporations provinciales particulières exploitant des voies ferrées locales à raccordement, empêcher la législation fédérale de redresser cette préférence injuste, il semblerait que ce ne serait, en ce qui concerne la juridiction fédérale, qu'afin "d'empêcher que les dispositions de la loi ne soient annulées".

Par exemple, le point A se trouve sur le "Transcontinental"—un chemin de fer fédéral d'entier parcours se raccordant au point B avec le "Dominion"—un embranchement sous le contrôle d'une compagnie entièrement indépendante, sur lequel est situé le point C; au point B, le Transcontinental se relie aussi au "Provincial", chemin de fer local établi en vertu d'une charte provinciale, mais contrôlé par la Compagnie du Transcontinental. Sur le chemin de fer provincial est situé le point D, équidistant entre les points C et B. Si ce chemin de fer provincial n'était pas soumis à la juridiction fédérale en ce qui concerne le trafic d'entier parcours, les tarifs entre les points A et D pourraient, sans aucune ingérence directe de la part du Transcontinental, être de beaucoup plus élevés que ceux qui existent entre les points A et C pour le même trafic. Un "trafic de parcours direct" pourrait être refusé entre les premiers points parce que la compagnie provinciale n'aurait pas conclu un "tarif commun", ou bien la taxe imposée par la compagnie provinciale entre les points B et D pourrait résulter en une grande différence de prix entre le point A et les points équidistants C et D.

Ce ne serait peut-être pas absolument nécessaire pour l'existence et le fonctionnement des chemins de fer fédéraux qu'une pareille différence soit empêchée, mais il est certain que c'est raisonnablement nécessaire à la bonne administration et au contrôle du trafic sur ces lignes que ces sujets soient soumis à un règlement efficace.

S'il en était autrement, comme dans les exemples susmentionnés, les administrateurs du chemin de fer fédéral pourraient être en position, par l'entremise d'un chemin de fer provincial se reliant à leur ligne et se trouvant sous leur contrôle, d'entraver l'effet d'une législation fédérale absolument valide par une différence injuste.

Le plein exercice du pouvoir de légiférer en matière de chemins de fer fédéraux semblerait donc comprendre le contrôle sur les chemins de fer provinciaux au sujet du "trafic d'entier parcours", et l'on ne pourrait guère nier que cette législation qui règle pareil "trafic d'entier parcours" soit parfaitement correspondante, sinon absolument nécessaire", à la législation concernant les chemins de fer fédéraux eux-mêmes.

D'un autre côté, pour le transport direct de certaines classes de marchandises périssables, telles que le poisson, les fruits, les produits de la laiterie et les viandes, il peut être essentiel qu'il n'y ait pas de transbordement en route, et des wagons spéciaux à cet effet peuvent être nécessaires. Si un chemin de fer provincial, administré indépendamment du Transcontinental, refusait de transporter à desti-

nation par sa ligne des wagons appartenant au Transcontinental, ce trafic d'un point à un autre de la ligne provinciale pourrait être gravement paralysé, sinon abandonné.

De plus, le refus du chemin de fer provincial de coopérer au point de raccordement avec le Transcontinental dans le passage des wagons d'une voie sur une autre pourrait créer des difficultés et des incommodités qui pourraient indûment paralyser le trafic. Des wagons spécialement construits pour certaines classes de marchandises, et dont le nombre est peut-être limité, seraient exposés à être retenus sur la voie provinciale, et causer du délai qui pourrait créer de graves difficultés aux expéditeurs et une perte en affaires au chemin de fer fédéral.

Les wagons employés au transport du poisson, de la viande, des produits de la laiterie et des fruits doivent être pourvus d'une quantité suffisante de glace renouvelée à des intervalles réguliers. La moindre négligence à les tenir en bon état causerait des dommages. Mais, à moins que la Commission des Chemins de fer du Canada ne possède quelque contrôle sur le trafic d'entier parcours après que ces voitures quittent les chemins de fer fédéraux et avant qu'elles ne passent sur ceux-ci, il serait peut-être extrêmement difficile, sinon impossible, d'établir des règlements satisfaisants en ce qui concerne "l'entretien de la provision de glace en ces wagons".

Nul doute que des experts en matière de chemin de fer pourraient énumérer beaucoup d'autres inconvénients que rien, sauf un contrôle unique, ne pourrait prévenir d'une manière efficace et satisfaisante. Mais les exemples cités suffisent pour démontrer la nécessité raisonnable du contrôle fédéral sur le trafic d'entier parcours sur les chemins de fer provinciaux qui se relient aux chemins de fer fédéraux.

On suggérera peut-être que l'on peut atteindre le même but au moyen d'une législation conjointe ou concurrente du parlement et de la législature provinciale. Une pareille législation n'existe pas; et, si l'on essayait d'en constituer une, rien ne nous garantit que les vues des deux corps législatifs ne seraient pas les mêmes. D'ailleurs, si la Commission des Chemins de fer du Canada et une commission de chemin de fer provinciale étaient revêtues des pouvoirs voulus pour traiter de questions relatives aux chemins de fer fédéraux et provinciaux respectivement, rien ne nous assure que leurs modes d'action seraient semblables ou que leur action conjointe serait pratique; et, si l'autorité était divisée, seule l'action conjointe serait efficace. Quoiqu'il en soit, l'existence ou la non-existence de juridiction de la législature fédérale ne saurait dépendre de ces considérations.

On pose encore l'argument que si le Parlement ou la Commission de Chemins de fer établie par lui étaient revêtus de pareils pouvoirs, ils pourraient en abuser, et que, sous prétexte de règlements concernant le "trafic d'entier parcours" ils pourraient se permettre de réglementer ce qui concerne le matériel roulant d'un chemin de fer provincial, son horaire, ses rails mêmes, quant à leurs dimensions et leurs poids, à tel point que les autorités provinciales ne pourraient, sans une extrême difficulté, exercer à cet égard la surveillance à laquelle elle est tenue. Dans une difficulté de ce genre à propos des pêcheries, en (1898), A.C. 700, lord Herschell dit, à la page 713:

> "La supposition prétendant que l'on peut faire abus de pouvoir au point d'arriver à la confiscation de la propriété, ne justifie pas les cours d'imposer une restriction sur le pouvoir absolu dont la législation est revêtue. Le pouvoir législatif suprême est toujours exposé à commettre des abus en quelque manière, mais on ne doit pas poser en principe qu'il en abusera; si abus il y a, le seul remède est l'appel à ceux qui sont choisis pour interpréter la loi.

Et dans la cause de la banque de Toronto *vs* Lambe, 12 A.C. 575, lord Hobhouse, parlant des pouvoirs législatifs exclusifs des provinces, s'exprima ainsi, page 586:—

"Restreindre leurs pouvoirs parce que ces provinces pourraient en abuser, ce à quoi sont exposés tous les pouvoirs, serait une erreur et créerait d'innombrables difficultés sur l'interprétation de l'Acte de la Confédération. Plus loin, à la page 587:—

Si . . . par une juste interprétation de la loi un pouvoir législatif relève des dispositions de l'article 92, refuser de le reconnaître parce qu'il pourrait y avoir abus de pouvoir ou parce que ce pouvoir même peut limiter le champ qui autrement serait ouvert au Parlement fédéral, serait mal agir.

On devrait avoir foi en ce que la Commission créée par le Parlement pour l'administration de la législation de ses chemins de fer ne perdra pas de vue le fait que l'autorité du Parlement pour mettre en vigueur des dispositions telles que celles que contient l'article 8 de la Loi des Chemins de fer est modifiée règle de la nécessité raisonnable; et "l'on doit supposer qu'elle exercera les pouvoirs judiciaires dont elle est revêtue d'une manière juste et raisonnable", par Osler, J.S., dans la cause de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et York, 25 A.R 65, 73. Si l'on me questionne maintenant, je répondrai que je ne trouve rien dans l'ordonnance à présent sous appel qui montre que la Commission des Chemins le fer n'a pas égard à cette modification morale de ses pouvoirs.

Le savant juge de la Cour d'Appel d'Ontario dit aussi:

"Je ne pense pas que les questions d'*ultra vires* puissent être décidées par des suppositions irraisonnables ou extravagantes."

En dernier lieu on a prétendu que l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord renferme une clause sous l'empire de laquelle le Parlement peut s'approprier le contrôle sur le tramway de Montréal: c'est-à-dire, en le déclarant comme une entreprise pour l'avantage du Canada en général. Mais dire qu'un chemin de fer est une entreprise pour l'avantage du Canada en général, c'est faire entendre que le Parlement en a le contrôle complet et entier; et, dans le cas de plusieurs chemins de fer locaux se reliant à des chemins de fer fédéraux, la chose peut n'être pas désirable. De plus, si c'est là un bon argument contre la législation du Parlement en ce qui regarde le "trafic d'entier parcours", il peut s'appliquer également aux dispositions du même article en ce qui a trait à la juridiction relative aux croisements ou aux raccordements.

Il est inconcevable que le Parlement, chaque fois qu'il veut obliger un chemin de fer provincial qui croise un chemin de fer fédéral on s'y raccorde à se conformer aux règlements fédéraux pour ce qui concerne ce croisement ou ce raccordement, doive prendre contrôle complet du chemin de fer provincial en le déclarant une entreprise pour l'avantage du Canada en général.

Il faut observer que l'article de la loi des chemins de fer que nous avons à l'étude ne traite que des chemins de fer provinciaux qui actuellement traversent les chemins de fer fédéraux ou s'y raccordent. Par cette législation, le Parlement n'entend pas donner à la Commission des chemins de fer le pouvoir d'ordonner à un chemin de fer provincial d'opérer un tel raccordement, et il n'est pas nécessaire de considérer maintenant si le Parlement peut, ou ne peut pas, conférer une pareille autorité.

Le conseil de la défenderesse soutient que le Parlement, en vertu de la clause restante de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, a le pouvoir de traiter du "trafic d'entier parcours" comme d'un sujet non compris dans aucune des clauses de l'article 92. Je crois qu'il faut admettre qu'en l'absence de législation fédérale sur le sujet, la législation provinciale concernant la circulation du trafic d'entier parcours sur un chemin de fer provincial reçu d'un chemin de fer fédéral et y étant destiné, serait *intra vires* sous l'empire de la clause 10 de l'article 92. Si oui, le droit du Parlement de soumettre un chemin de fer provincial à une législation fédérale en ce qui concerne le "trafic d'entier parcours" ne saurait relever de la cause restante de l'article 91. Le Comité Judiciaire a déclaré

que la législation, sous l'empire de cette clause, peut ne pas "empiéter sur aucune classe de sujets qui est exclusivement assignée aux législatures provinciales par l'article 92". Le Procureur général d'Ontario *vs* le Procureur général du Canada (1896), A.C. 348, 360. La législation effective concernant le "trafic d'entier parcours" dont traite l'article 8 de la loi des chemins de fer doit trancher sur l'autorité législative des provinces sur les chemins de fer provinciaux. *Ex hypothesi,* la législation qui empiète ainsi ne semble pas être *pro tanto* contenue dans la clause restante, laquelle confère le pouvoir—

> "de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bonne administration du Canada relativement à tous les sujets qui ne relèvent pas des catégories de sujets réservés exclusivement par cette loi aux législatures des provinces."

En outre, les sujets de la législation des chemins de fer assignés respectivement au Parlement et aux législatures provinciales par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord semblent appartenir aux premières catégories de chemins de fer fédéraux tels que décrits dans les exceptions de la clause 10 de l'article 92, et aux autres classes de chemins de fer locaux non compris dans ces exceptions. La division de la juridiction paraît reposer sur le genre des chemins de fer et non sur la nature du trafic qu'ils transportent ou les affaires conclues.

Mais s'il n'est pas couvert par cette clause, et si, comme la chose paraît claire, c'est un sujet qui demande un règlement législatif, puisque les stipulations des articles 91 et 92 couvrent tout le champ législatif, à l'exception des points spécifiquement compris dans les autres articles de la loi, à savoir: article 93, Banque de Toronto *vs* Lambe, 12 A. C. 518, il s'en suit que le trafic d'entier parcours doit être compris dans la juridiction législative soit du Parlement, soit de la législature locale, soit des deux.

Il semble clair qu'une législature provinciale ne peut s'attribuer seule ce sujet, car elle ne saurait, sous aucune circonstance, établir légitimement une législation de chemin de fer qui affecterait un chemin de fer fédéral. Madden v. *Nelson & Fort Sheppard Railway Company* (1909). A. C. 626; la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien v. le Roi, 39 S. C. R. 476. Le contrôle législatif conjoint ou concomitant, ou le contrôle conjoint ou concomitant de deux groupes de commissaires, dépositaires respectifs du pouvoir du Parlement et de la législature locale, serait si incertain et sujet à tant de difficultés et de variations inattendues qu'il pourrait souvent omettre de faire les dispositions nécessaires au règlement d'un pareil transport. Il semble résulter que le Parlement seul puisse légiférer effectivement en ce qui concerne le trafic d'entier parcours.

Cette considération confirme la conclusion qu'une telle juridiction a été conférée par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord.

Je suis donc d'opinion que les stipulations de l'article huit de la loi des chemins de fer devraient être considérées comme étant *intra vires* du Parlement, et en réalité subordonnées à la législation (fédérale) des chemins de fer, et spécifiquement sujettes à la législation des voies ferrées directes, et nécessairement incidentes à l'exercice des pouvoirs conférés par un des principaux points de la clause 91, à savoir, la juridiction conférée par la clause 29 de l'article 91 sur les chemins de fer non compris dans la clause 10 de l'article 92.

Cet appel devrait être renvoyé avec dépens.

EN COUR SUPRÊME DU CANADA.

La Compagnie de chemin de fer de l'Ile et du Parc de Montréal vs la cité de Montréal.

Le Juge en Chef.—Pour que justice soit rendue les commissaires doivent étudier le contrat aux termes duquel l'appelante a obtenu permission de la municipalité de Notre-Dame de Grâce de se servir de ses rues. On ne nous demande

pas maintenant de décider quel effet, si effet il y a, aura pour le contrat l'examen de la plainte portant qu'il existe une préférence injuste, mais cet examen pourra servir à expliquer où à justifier la différence de traitement que l'on dit exister et dont se plaint la défenderesse, et c'est pourquoi on ne devrait pas le perdre de vue. Pour expliquer la plainte de préférence injuste faite entre les deux municipalités, la Compagnie des Tramways a essayé de démontrer que les conditions n'étaient pas substantiellement semblables, en produisant le contrat en vertu duquel elle a obtenu la permission d'entrer dans les rues de Notre-Dame de Grâce, mais les commissaires étaient apparemment d'opinion que la question devait être réglée d'après le prix des places réclamé. Je suis convaincu que les dépenses de construction et d'exploitation sont des points essentiels à considérer pour savoir si les conditions sous lesquelles la compagnie utilise ses voies dans les municipalités voisines sont substantiellement semblables.

Le Parlement du Canada a exigé que l'appelante (6 Ed. VII, ch. 129, article 6) obtînt le consentement de la municipalité avant de pouvoir utiliser ses rues, et la législature de Québec (8 Ed. VII, ch. 97) a sanctionné le règlement en vertu duquel la Compagnie des Tramways se sert de ces rues. Pour justifier la plainte de préférence injuste entre les deux municipalités voisines, en prenant pour base la différence de traitement, il est nécessaire que tout ce qui se rapporte au coût de construction et d'exploitation de la ligne soit pris en considération, sans omettre les conditions sous lesquelles la compagnie a obtenu de la municipalité la permission d'entrer dans ses rues, tenant aussi compte de toute dépense relative à la construction. Si, à défaut de contrat, la compagnie avait été obligée de faire un fort déboursé pour obtenir de la municipalité la permission de circuler dans ses rues, il est possible que le prix des places réclamé des voyageurs se rendant à ou partant de cette municipalité eût été le même que celui du Mont-Royal, mais la modération de prix réclamée des habitants de cette dernière municipalité ne doit pas être déterminée d'après une simple comparaison avec le tarif de la municipalité voisine, sans la connaissance des raisons en vertu desquelles on réclame un prix moins élevé.

Je suis aussi d'opinion que la Commission n'a ni le pouvoir ni l'autorité de forcer la Compagnie des Tramways de Montréal, qui est une corporation provinciale, à conclure une convention à l'effet de rendre l'appelante capable de mettre à exécution un arrêté rendu contre elle en ce qui a trait aux transfèrements à tous les points de toutes les lignes exploitées par la Compagnie des Tramways de Montréal, dans la ville de Westmount ou dans la cité de Montréal. Le voyageur qui a obtenu un billet de correspondance passe d'une ligne sur une autre, c'est-à-dire qu'il laisse une voie ferrée appartenant à, et exploitée par une corporation, sous le contrôle du Parlement fédéral, pour prendre une autre voie possédée et exploitée par une corporation qui dépend de la législature provinciale. Les conditions sous lesquelles elle transporte ses voyageurs d'un point à un autre de sa voie ferrée ne tombent pas sous la juridiction de la Commission fédérale des chemins de fer.

Girouard, J.—Il est admis que le prix de transport que réclament la Compagnie des Tramways de l'Ile de Montréal et de la Compagnie de chemin de fer Urbain de la cité de Montréal des voyageurs du quartier Mont-Royal, dans la cité de Montréal, était plus élevé que celui imposé aux voyageurs de Notre-Dame de Grâce. La Compagnie des Tramways a répondu aux plaintes faites à ce sujet en présentant un contrat passé avec la ville de Notre-Dame de Grâce, en vertu duquel les voyageurs de cette municipalité avaient droit à un traitement de faveur. Cependant la Commission a refusé de faire droit à ce contrat, alléguant que les intéressés ne pouvaient pas agir ainsi en justice, vu que c'était un contrat particulier, et ordonna d'arrêter cette différence de prix qui avait donné lieu à la plainte de préférence injuste, et en fin de compte elle signifia à la compagnie de conclure un arrangement avec la Compagnie des Tramways de Montréal pour enlever cette différence.

Voici la question: la Commission pouvait-elle refuser de prendre ce contrat en considération?

Je crois, sincèrement, que le devoir de la Commission était de le prendre en considération. Il était légal, et conforme aux dispositions de l'article 18 de la loi des cités et des villes, Q. 3 Ed. VII, ch. 38. Cette loi confère aux cités et aux villes le droit d'accorder, moyennant certaines conditions, des droits, des immunités et des privilèges, tels que convenus, par exemple: droits de circuler dans les rues, exemption d'impôts et immunités exclusives. La Compagnie des Tramways de l'Ile était, en conséquence, tenue d'obtenir le consentement de la municipalité avant d'acquérir ces droits que lui conférait le contrat susmentionné. Comment peut-on dire qu'en ce cas il y ait préférence injuste?

De plus, je ne comprends pas comment la Commission ait pu, légalement, ordonner à la Compagnie de l'Ile, en réalité une compagnie de tramways fédérale, de passer avec la Compagnie de Tramways de Montréal, une compagnie de tramways provinciale, un contrat dans le but d'éliminer cette préférence. A mon humble avis, les voies ferrées telles que les tramways urbains sont entièrement en dehors de la juridiction de la Commission des chemins de fer.

En conséquence, je maintiens l'appel de la dite Compagnie des Tramways de l'Ile avec dépens contre la cité de Montréal.

DAVIES, J.—(dissident).

Appel relatif à la préférence injuste dans le transport.

Cet appel de l'arrêté de la Commission des Chemins de fer provient d'une demande faite par la cité de Montréal à la Commission à l'effet d'obtenir une décision pour signifier à la Compagnie des Tramways de l'Ile de Montréal, de fournir les mêmes facilités de service et d'exploitation, y compris le tarif des places réclamé des citoyens qui demeurent dans la division de Mont-Royal de Montréal, qu'elle accorde à la ville voisine de Notre-Dame de Grâce, qui touche aux limites de la ville, mais en dehors de celles-ci.

A la suite de longues discussions (la Compagnie des Tramways de Montréal, corporation provinciale, étant une des parties aux procédures), la Commission a formulé l'ordonnance demandée, et a stipulé de plus qu'en ce qui concerne le trafic d'entier parcours par les tramways de l'Ile et ceux de la cité de Montréal, ces deux compagnies s'entendent pour mettre cette ordonnance à exécution.

Les deux compagnies se sont adressées à cette cour, celle de la cité alléguant que la Commission n'avait pas juridiction sur le trafic d'entier parcours par ses lignes, et celle de l'Ile et du Parc prétendant que la Commission n'avait pas autorité pour décider si le prix des places exigé des voyageurs allant à et venant de Notre-Dame de Grâce constituait une injustice à l'égard de ceux qui se rendaient à ou qui partaient de la division de Mont-Royal, que la Commission avait refusé de prendre en considération un contrat passé entre la ville de Notre-Dame de Grâce et la compagnie fixant pour certaines raisons spéciales le prix des places réclamé de ceux qui se rendaient à ou revenaient de cette ville.

Sur l'appel relatif à la juridiction de la Commission sur la question du prix de parcours direct, j'ai déjà donné mon opinion et déclaré que la Commission était revêtue de cette juridiction; je ne saurais ajouter autre chose que d'y référer.

La question qu'il faut maintenant décider, bien que pleine de difficultés, est très importante.

La Commission, en accordant la permission d'en appeler sur un point de loi, a posé ainsi la question: Convenait-il ou était-il juste que la Commission, en formulant un tel arrêté, passât sous silence le contrat, portant la date du 7 novembre 1907, et passé entre la Compagnie des tramways de l'Ile et du Parc de Montréal et la municipalité de Notre-Dame de Grâce".

Le contrat dont il s'agit a été mentionné à l'audience et est imprimé dans l'appel que nous avons devant nous, mais il est parfaitement clair, d'après les rai-

sons alléguées par le commissaire en chef Mabee, que la Commission a refusé de discuter ce contrat ou d'en tenir compte en formulant sa décision. Je pose la question de loi que l'on nous demande d'interpréter de cette manière: "La Commission était-elle justifiée d'ignorer ce contrat quand il s'est agi de régler cette question de différence injuste? Et je réponds dans l'affirmative. M. Geoffrion dit, dans le plaidoyer qu'il a prononcé devant nous, que c'était un document qu'il fallait prendre en considération, que l'on ne pouvait ignorer, tout en admettant cependant que c'était à la Commission et non à nous de reconnaître son importance.

Pour savoir si la Commission pouvait passer ce contrat sous silence, nous devons examiner les termes et les conditions en existence au temps de son entrée en vigueur. On maintenait que le droit de la compagnie de faire passer ses lignes de tramways dans les rues de toute municipalité en vertu des termes de sa charte dépendait de la permission de la municipalité, qui devait être obtenue à la suite d'un règlement (voir l'article 6 de 6 Ed. VII, ch. 129) ; et que, pour obtenir une pareille permission la compagnie a dû s'engager à transporter les voyageurs entre Notre-Dame de Grâce et la ville de Montréal moyennant un certain prix. Tel étant le cas, on prétendit, tout en admettant l'existence d'une différence entre le prix convenu et celui imposé à l'aller et retour de la municipalité voisine, que cette différence n'était pas injuste et que c'était seulement sur cette différence injuste que portait le statut. Je ne suis pas en lieu de dire, tout en admettant qu'une compagnie soit obligée, pour obtenir le privilège de faire circuler ses tramways sur les rues d'une municipalité, de payer ce privilège, qu'elle devait adopter un mode de paiement qui, par sa nature, établirait une différence de prix avec celui de la municipalité voisine. La compagnie aurait pu acheter ce privilège en argent ou bien choisir tout autre mode de compensation pour l'obtention de ce droit, qu'elle aurait, dans la suite, pu invoquer pour justifier directement ou indirectement cette différence. La différence de prix dont se plaint la municipalité qui en souffre n'est pas moins injuste par le fait que la compagnie a pu adopter ce mode de paiement en retour du privilège d'avoir posé ses rails dans les rues et d'y faire circuler ses voitures. L'article 315 de la loi des chemins de fer, qui gouverne le cas, a été rédigé en vue d'établir autant que possible une égalité de prix, "les conditions et les circonstances étant substantiellement semblables". Le paragraphe 4 est péremptoire. "On ne doit imposer aucun tarif qui établisse une différence injuste entre différentes localités." Est-ce que le fait que la compagnie, au lieu de payer une somme convenue en argent ou autrement pour obtenir le privilège de poser ses rails sur les rues d'une localité, préfère, pour des raisons spéciales, imposer un prix ou taux moins élevé pour aller à cette localité ou en revenir, est justifié par son refus de réclamer à la localité voisine, toutes conditions étant égales, le même tarif qui crée ainsi une différence injuste entre les deux localités. Si elle a obtenu ce privilège en versant une somme d'argent, peut-elle s'en prévaloir pour justifier la différence? Si le coût de la construction de la voie servant à desservir une localité excède celui d'une autre, peut-on avancer cet excédent en faveur de la différence et prouver que celle-ci n'est pas injuste? Ces faits et ces éléments que la Commission doit examiner ont-ils quelque poids lorsqu'il s'agit de déterminer ce qui constitue une différence injuste? Si oui, les compagnies peuvent en créer indéfiniment et sans enfreindre la loi. Si l'on adopte une opinion contraire, et si une compagnie peut refuser à une localité des tarifs qu'elle a fixés pour une autre, sous des circonstances et des conditions presque semblables, et faire dépendre la concession de la réduction de faveurs que lui aurait accordées la municipalité, il me semble que c'est transférer à la compagnie les pouvoirs que possède maintenant la Commission de fixer les tarifs imposés aux différentes localités. Je suis de l'avis du président quand il dit: "Nous ne pouvons pas prendre en considération des choses de cette nature dans l'administration de cette loi".

Mais à part tout cela, je ne puis trouver dans le contrat dont il a été fait mention aucun déboursé fait par la compagnie pour le privilège de se servir des rues de Notre-Dame de Grâce. Le contrat relatif aux tarifs, conclu avec la municipalité de Notre-Dame de Grâce, n'avait pas en vue ce privilège simplement ou même ce privilège du tout. C'était en vue d'une immunité exclusive pour la mise en service de sa voie, de transporter des voyageurs, des marchandises et des dépêches, dans les limites de la ville pendant cinquante ans, et aussi une *exemption à perpétuité* du paiement des taxes municipales, que la ville pourrait, en tout temps imposer sur la compagnie, ses propriétés mobilières ou immobilières ou immunités, avec certaines exemptions limitées et spécifiées.

C'était ce privilège *exclusif* pour un demi-siècle et cette *exemption de taxes à perpétuité* que la compagnie achetait de la ville et qui formait le sujet de la considération pour le prix ou le tarif de cinq cents qu'il fut convenu d'imposer. Ce n'était pas le simple achat du consentement exigé par le statut pour le posage des rails. La permission statutaire de l'usage des rues pour y faire circuler les tramways ne paraît pas dans les conditions stipulées du contrat comme faisant partie du contrat (voir l'article 7 du contrat). Ce n'était pas le *monopole* ou *l'exemption* que la compagnie achetait, une chose que la loi des chemins de fer n'avait pas pour but d'encourager et que l'on ne pouvait pas considérer comme une circonstance ou une condition que la Commission devait prendre en considération pour régler la question de la différence injuste.

Les municipalités qui accordent de pareils monopoles et exemptions reçoivent en retour, je suppose, des tarifs moins élevés. Celles qui les refusent doivent payer plus cher, et ainsi la clause de la préférence injuste se trouve abolie. On demandé à la Commission des Chemins de fer, créée pour prévenir, entre autres choses, la préférence injuste. de prendre ce contrat en considération dans cette cause, afin d'en sanctionner la pratique.

Je ne m'arrête pas à la question de la légalité d'un tel contrat de la part d'une municipalité. On a dit que le contrat a été validé dans la suite par la législature locale. Mais si cette sanction a été donnée, cela ne justifie pas la Compagnie de la citer pour demander à une commission fédérale, en vertu d'une loi fédérale, de déterminer ce qui était ou n'était pas une "différence injuste" en fait de tarif ou de prix de transport par voies ferrées entre diverses localités. Une telle validation, si elle a eu lieu, ne peut que confirmer la loi de la municipalité, qui certainement sans une autorisation législative expresse serait *ultra vires* la municipalité.

Sous l'empire de l'article 77 de la loi, la tâche de prouver que le tarif réduit n'était pas une différence injuste appartient à la Compagnie, et, à mon avis, elle n'est pas enlevée du tout par le fait de montrer que le tarif réduit était la considération d'un monopole de privilège et d'exemption d'impôts accordés par la municipalité à la Compagnie qui, en retour lui donne le bénéfice d'un tarif réduit. Je ne comprends pas comment l'achat d'un tel monopole et d'une telle immunité puisse rendre juste cette différence qui, autrement serait injuste. Ni le monopole ni l'immunité n'étaient nécessaires à l'exploitation de la voie. Ce n'étaient que de simples incidents dont la possession et la jouissance rendaient cette exploitation plus profitable à la Compagnie, mais aux dépens du public, en rendant toute concurrence impossible.

Mon confrère Idington a attiré mon attention sur une cause citée dans 26 du *Times Law Rep.*, p. 110, *Holwell Iron Co., Ltd.*, vs *Midland Railway Company.* C'était un appel de la décision des Commissaires des Chemins de fer et Canaux, rapportés à 25 T.L.R. 158, et étant une décision de la Cour d'Appel confirmant celle des Commissaires, elle mérite, naturellement, le plus grand respect. Les faits de cette cause étaient tels que la décision n'est pas d'un grand secours pour nous dans cet appel. C'était une attaque contre un contrat qui remontait à quarante ans et qui fut conclu entre une compagnie de chemin de fer et la *Stavely Hill Iron Co.*

A cette époque reculée la compagnie de chemin de fer voulait prendre possession d'une bande de terre qui traversait la propriété de la Compagnie Stavely sur laquelle passait une ligne particulière et d'autres voies de la Stavely. C'était évident, comme l'a déclaré le Ministre des Chemins de fer, que les réclamations pour expropriations seraient énormes, à moins que des dispositions ne fussent prises pour le transport du charbon et du fer et d'autres matériaux, sur et hors la propriété de la compagnie, de chaque côté de la voie. En conséquence, la compagnie de chemin de fer, agissant en vertu de pouvoirs spéciaux, acheta de la Compagnie Stavely la terre et les voies ferrées mentionnées, ainsi que toutes les locomotives, machines, etc., appartenant à la compagnie et mises en usage pour les affaires de la compagnie. La somme convenue s'élevait à 29,788 livres, plus une obligation de la part de la compagnie de chemin de fer de continuer à effectuer avec satisfaction le transport de la Compagnie Stavely ou tout autre s'y rapportant, tel qu'il avait été fait antérieurement par cette compagnie. C'est en considération de ces arrangements que la compagnie accorda à la Compagnie Stavely des conditions exceptionnelles au détriment de l'appelante. Le règlement de la question motiva la rédaction de l'article 2 de la loi des transports par chemin de fer et canaux, 1888, statuant contre la préférence indue accordée par une compagnie de chemin de fer à un *commerçant rival* contre un autre commerçant. La Cour d'Appel soutint que l'inégalité des prix, sujet des plaintes portées, pouvait être expliquée et mise en ligne de compte par une entente équitable et honnête faite avec la compagnie de chemin de fer, et dont celle-ci avait retiré le bénéfice. Le Ministre des Chemins de fer fut d'avis que la seule question légale dont on pouvait se prévaloir était de soutenir que le contrat ne pouvait pas être considéré par les commissaires parce qu'il était illégal et nul, et qu'en conséquence, une fois ce point de loi négativé, les commissaires pourraient le prendre en considération. Cependant il formule son opinion par ces mots significatifs—"Rien de ce que j'ai dit ne peut s'appliquer, à moins qu'il ne *s'agisse de prise de possession d'une terre et des arrangements conclus pour ce qui doit y être effectué et se rapportant à la terre ainsi prise.*" Il avait déjà dit antérieurement: "Si (le contrat) stipule seulement que la compagnie de chemin de fer devra rendre certains services sur la terre qui forme la matière du contrat, il ne revêt en rien le caractère d'une promesse d'achat d'effets de marchandises en vue des services gratuits que l'acheteur pourra rendre au vendeur."

En examinant le statut que la cour formulait alors et les faits spéciaux de la cause qui avaient amené cette décision, je ne puis pas dire que ce soit une autorité pour l'une ou l'autre des prétentions rivales de cet appel; cependant, je crois que le principe sur lequel est basée la décision qui découle des dernières phrases de l'expression d'opinion du M. des C. de f., que j'ai cités plus haut, appuie la décision de la Commission des Chemins de fer dans la cause que nous avons devant nous.

Pour les raisons que j'ai données, je renvoie la cause avec dépens.

IDINGTON, J.—La décision donnée dans l'appel de la Compagnie des tramways de Montréal, sur la même ordonnance qui s'y rapporte, fait que la question dont il s'agit est d'un caractère académique.

J'aurais préféré que cette décision eût été retardée jusqu'après l'appel du jugement porté par la cour susmentionnée.

Nous pouvons supposer que la Commission a juridiction sur l'appelante, mais avant que nous sachions si notre décision dans l'autre cause doit être maintenue ou renversée, les opinions contradictoires concernant la question posée sont plus ou moins embarrassantes.

En premier lieu, il y a la question de la validité du contrat entre les deux compagnies.

Nous ne l'avons pas discutée sous toutes ses acceptations, et encore moins sous la forme qu'elle est présentée par notre décision.

Par suite des raisons que j'ai données dans l'autre cause, je pense que le contrat est valide. Parmi les autres raisons que j'ai avancées est celle que je trouve dans la loi que l'on a citée, mais, si je ne me trompe pas, on n'a point touché à l'opinion que j'en ai tirée.

Toutefois la Commission soutint ou prétendit qu'il était invalide ou annulé de quelque manière.

S'il est annulé, comment la cause de l'appelante, qui, sans l'ombre d'un doute, a conclu un contrat avec Notre-Dame de Grâce avec la conviction qu'il serait continué, peut-elle être traitée avec justice sans l'examen de ce contrat et de tout ce qui s'y rattache.

Le contrat est-il valide ou invalide par le fait qu'il déroge à la loi des chemins de fer? Ou bien le paragraphe 7 de l'article 317 de la loi des chemins de fer qui, dans sa teneur, ne comprend pas de contrats tels que celui-ci, doit-il être regardé comme la limite de cette loi et embrassant tout ce qui revêt la nature d'un contrat qu'il faut considérer comme prohibé et de non-lieu?

L' appelante a certainement le droit de savoir sur quoi se base la Commission; si celle-ci déclare que le contrat est une violation de la loi, et partant invalide, entraînant la perte de l'immunité comme résultat évident de son illégalité, l'appelante pourra, quand elle sera mise dans l'obligation d'égaliser ses prix ou tarifs, préférer les égaliser en les élevant plutôt qu'en les abaissant tous.

De fait, il peut se faire qu'il lui soit financièrement impossible d'agir autrement.

Le pouvoir conféré par le statut 8 Ed. VII, chap. 97 (Québec), validant le règlement de Notre-Dame de Grâce avait, autant que le permettaient les attributions de la législature, sanctionné avec l'appelante le contrat qui lui accordait l'immunité.

L'appelante a reçu, en vertu du statut 6 Ed. VII, chap. 129 (du Canada), le droit de faire circuler ses voitures sur les rues d'une municipalité, mais à condition que celle-ci donne son consentement.

S'y trouve-t-il quelques dispositions établissant que les conditions contenues dans un pareil consentement soient autorisées? En tranchant une question de ce genre, le Parlement pourrait difficilement passer sous silence l'habitude bien connue d'abuser de pareils contrats de consentement.

Je n'exprime pas d'opinion. Je demande simplement s'il n'y a pas entente tacite que le Parlement a sanctionné ce dont on se plaint maintenant? ,

Il me vient en mémoire beaucoup d'autres vues, mais de quelque manière que je les considère, je ne puis me départir de l'examen du contrat, si l'on veut que justice soit donnée.

Le Parlement n'aurait jamais pu avoir pour but d'enlever toutes les inégalités en violant des principes manifestes de justice.

Certainement les pouvoirs donnés par la Commission en certains cas pour sanctionner une inégalité prouvent que seule la justice et non la simple inégalité était son mobile.

La cause de la *Holwell Iron Company* vs *Midland Railway Company,* 101 L.T. 695, dont nous avons eu le rapport depuis que nous étudions la présente question, nous montre de quelle manière la Cour d'Appel en Angleterre traita une cause analogue, et où elle était limitée comme nous le sommes, au point de vue de la juridiction. La conclusion que la Commission peut tirer du fait ne nous concerne pas.

Je maintiens l'appel sans dépens pour les mêmes raisons que dans l'autre cause.

Duff, J.—J'accepte l'opinion émise par le juge en chef.

Anglin, J. (dissident).—Par ordre du commissaire en chef suppléant de la Commission des Chemins de fer du Canada, N° 7975, permission a été accordée à

la Compagnie des tramways de l'Ile de Montréal de porter appel en Cour Suprême d'un jugement (N° 7405) en date du 7 novembre 1909 sur la question qui, d'après l'opinion de la Commission, est déclarée question de loi, à savoir: convient-il, ou est-il juste que la Commission, en formulant un tel ordre, passe sous silence le contrat daté du 7 novembre 1907 et conclu entre la dite Compagnie des tramways de l'Ile et la municipalité de Notre-Dame de Grâce.

La loi des chemins de fer (article 56, paragraphe 3) confirme l'opinion de la Commission, qui soutient que tout permis d'appel accordé conformément à cette disposition est une question de loi; et c'est sur ce permis que le droit d'appel est accordé.

La question, mentionnée dans l'ordonnance accordant le permis dont il s'agit, considérée simplement en sa teneur, semble être susceptible de plus d'une interprétation. Elle peut viser l'exclusion complète du contrat comme preuve, afin que la Commission n'en connaisse ni la nature ni la teneur, ou le refus par la Commission, quoique parfaitement au fait de la nature et des conditions du contrat, de traiter son existence ou les raisons sur lesquelles il est établi ou les droits et les obligations qui en découlent comme des faits qui pourraient influencer la Commission dans sa décision sur la préférence injuste soumise à sa considération. Je mets de côté l'omission accidentelle ou inconsidérée d'examiner le contrat comme quelque chose qu'il n'a pu vouloir comporter, bien que l'expression "passer sous silence" soit plus souvent employée que toute autre quand il s'agit de ce sujet. Une exclusion entière du contrat dans le sens d'un refus de le prendre comme témoignage, refus basé sur son inadmissibilité, soulèverait une question de loi. Mais si l'on considère la détermination de la Commission, qui avait devant elle le contrat, et dont elle connaissait la teneur et les effets, ainsi que les circonstances qui l'ont motivé, à savoir: qu'il ne fallait tenir aucun compte de ces faits ou conditions, en décidant s'il y avait, oui ou non, préférence injuste, je ne crois pas que l'on puisse soulever un point de loi, étant données les dispositions de l'article 318, portant que: "La Commission peut déterminer comme question de fait si, oui ou non, le transport s'effectue ou a été effectué sous des circonstances ou conditions substantiellement semblables, et s'il y a eu préférence injuste, etc., en aucun cas." Cependant, si la question sur laquelle la Commission avait l'intention de donner un permis d'appel consistait à savoir si la Commission avait le droit d'agir ainsi, la loi nous empêcherait probablement d'en faire une question de fait, nonobstant qu'en vertu de l'article 318 une décision de préférence injuste doive être traitée comme une question de fait.

En examinant les minutes, je trouve que le contrat susmentionné a été accepté comme preuve. Je vois que sa teneur a été discutée, et le rapport des procédures ne laisse aucun doute dans mon esprit sur la connaissance que possédait la Commission des conditions et des circonstances relatives à ce contrat. Les observations du savant commissaire en chef en disposant de la plainte prouvent suffisamment qu'il avait pleine connaissance de tous ces faits. Nul doute aussi qu'il a conclu que la preuve de l'existence de ces faits et conditions ne serait d'aucune aide pour démontrer, à la satisfaction de la Commission, que la différence de tarif, qui a été présentée ou admise, n'était pas injuste aux termes de la loi des chemins de fer. Il paraîtrait donc que la question sur laquelle a été basé le permis d'appel n'était pas de savoir si, oui ou non, le contrat et les circonstances qui s'y rattachaient devaient être exclus comme preuve inadmissible, mais qu'il s'agissait plutôt de décider si la Commission, en possession du contrat et des renseignements nécessaires et appropriés qui lui étaient relatifs, pouvait en justice décider qu'elle ne devait reconnaître leur valeur et leur portée en se prononçant sur la justice ou l'injustice de la différence en ce cas particulier.

De l'admissibilité de cette preuve, même pour aucune autre raison pour aider la Commission à décider si, oui ou non, les tarifs spéciaux accordés par l'appelante aux

voyageurs allant à et revenant de Notre-Dame de Graces, sont dans l'intérêt du public, je n'ai aucun doute. Si ces tarifs spéciaux n'avaient pas pour but d'obtenir le transport en vue duquel ils ont été concédés, afin de faire entrer ce cas dans les dispositions de l'article 319, il devient évident qu'il peut exister des cas gouvernés par cet article et qui ressemblent baucoup à celui-ci. Je crois qu'il est impossible de dire que, quelles que soient les circonstances et les conditions, un contrat, avec tarifs spéciaux, soit d'un intérêt public, ou quelque chose qui puisse affecter la justice ou l'injustice d'une préférence. Mais l'admissibilité d'un tel témoignage est une chose; la valeur qu'il faut lui attribuer, ou la question de savoir s'il a droit à quelque importance en aucun cas particulier, sont des choses très différentes; et si l'appelante a quelque raison de se plaindre, c'est du fait que la Commission a rejeté le contrat parce qu'elle n'a pas voulu reconnaître son importance.

D'un autre côté les mots: S'il est *juste* ou à propos, etc. ", présentent de la confusion et des difficultés. S'il faut interpréter le droit de la Commission dans le sens de son pouvoir pour rejeter ces choses sous prétexte qu'elles manquent d'importance dans la détermination de la justice ou de l'injustice de cette différence particulière (que l'on pourrait peut-être considérer comme une question de loi), eu égard aux dispositions de l'article 318, on devrait, je crois, répondre affirmativement. Mais si, comme on l'a prétendu, l'intention était de demander à cette cour si, revêtue comme elle l'est de l'autorité voulue pour faire l'examen de cette preuve, la Commission a légalement exercé ce pouvoir et conclu équitablement que ces faits ne méritaient point considération en donnant sa décision sur la cause qui lui était soumise, j'avoue respectueusement que je ne puis pas concevoir comment on peut en faire une question de loi. L'importance et l'effet que la Commission devrait donner à toute preuve présentée devant elle, sur une question de préférence injuste, doivent, en vertu des dispositions de l'article 318, être considérés comme question de fait. Je crois donc que nous devons comprendre que la Commission n'a pas eu l'intention de donner permis d'appel en se basant sur les raisons qu'elle a avancées dans son ordonnance.

En résumé: si, en dépit du fait que le contrat a été accepté comme preuve, et que les conditions et les circonstances qui lui ont servi de base ont été placées entre les mains de la Commission pour en faire l'étude, en vue de déterminer si dans les circonstances elles méritaient quelque importance, la question qui nous reste à décider est celle-ci: cette preuve était ou n'était pas admissible, et si j'avais pensé que ce qui est arrivé était réellement une exclusion de la preuve par défaut d'importance, je serais d'avis de maintenir l'appel. Mais, en considérant les procédures de la Commission et les observations du savant commissaire en chef, je trouve qu'il est impossible d'avoir cette opinion du sujet. Je conclus donc que la véritable question consiste à savoir si, comme point de loi, la Commission, en examinant la preuve qui lui a été soumise, avait le droit de la passer sous silence ou de la discréditer en vue de la mettre hors considération, parce que, suivant son opinion, eu égard aux circonstances qui s'y rapportaient, il ne méritait pas d'importance; et à mon avis, me basant sur l'article 318 de la loi, la réponse doit être que la Commission était dans les limites de ses prérogatives.

Comme je l'ai déjà dit, je ne puis concevoir que la Commission ait eu l'intention de nous soumettre la question de savoir quelle valeur nous devons attacher à ce contrat en tant qu'il concerne la déclaration de préférence injuste; et comme ce n'est pas apparemment ainsi que la question a été formulée, je crois que nous ne devrions pas la regarder comme une question sur laquelle la Commission s'est appuyée pour donner permis d'appel en la considérant comme une question de loi. Je ne crois pas non plus que l'on nous demande de déclarer comme question abstraite, si, oui ou non, étant données toutes les circonstances, que la loi des chemins de fer exige que la Commission doive refuser d'attacher aucune valeur à un contrat entre une compagnie de tramways et une municipalité, qui porte que des tarifs spéciaux

seront accordés, à condition que sous aucune circonstance il n'y ait pas lieu d'y trouver de préférence injuste. Il s'agit ici d'un cas concret, et je borne mon expression d'opinion entièrement à ce cas.

Pour ces raisons je renvoie cet appel avec dépens.

Ayant accepté l'opinion susmentionnée, la Commission a dû refuser l'examen de plusieurs causes relatives au transport direct sur les voies ferrées provinciales. Un manufacturier de la province de Québec s'est plaint de ne pouvoir obtenir de wagons. Il demeurait près d'une voie ferrée provinciale; pour se rendre à destination ses produits passaient de cette voie sur une autre soumise à la juridiction fédérale. On pensa que le jugement de la Cour Suprême ne remédierait pas à la situation.

On pourrait ajouter que l'appel de la Compagnie de l'Ile et du Parc de Montréal a peut-être été mal présenté. Il ne s'agissait pas, en réalité, de savoir si la Commission pouvait en justice laisser de côté le contrat du 7 novembre 1907, mais s'il obligeait la Commission, autrement dit si celle-ci n'avait pas sa liberté d'action en traitant le contrat au point de vue du public. Le contrat ne fut pas mis de côté, la Commission en a fait l'examen, et l'opinion émise était qu'elle avait l'autorité de rendre sa décision sans tenir compte du contrat. La Commission s'est mise au même point de vue en formulant son jugement sur la question du viaduc de Toronto, et la Cour Suprême a confirmé cette décision.

COUR SUPRÊME DU CANADA.

Vendredi, le 11 mars A.D. 1910.

PRÉSENTS:

Le TRÈS HONORABLE SIR CHARLES FITZPATRICK, C.C.M.G., *juge en chef.*
L'HONORABLE JUGE GIROUARD,
L'HONORABLE JUGE DAVIES,
L'HONORABLE JUGE IDINGTON,
L'HONORABLE JUGE DUFF,
L'HONORABLE JUGE ANGLIN.

ENTRE

La Compagnie de l'Ile et du Parc de Montréal
(Défenderesse devant la Commission des Chemins de fer)
Appelante;

ET

La Municipalité de Montréal
(Plaignante devant la Commission des Chemins de fer)
Défenderesse;

ET

La Compagnie des Tramways de Montréal
(Défenderesse devant la Commission des Chemins de fer)

L'appelante désignée ci-dessus ayant obtenu par l'ordonnance Nº 7975 de la Commission des Chemins de fer du Canada, en date du 1er juin de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, un permis d'appel devant cette cour sur une question qui de l'opinion de la présente Commission des chemins de fer est une question de loi, de l'ordre 7045 en date du quatre mai, en l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, par lequel il était ordonné que l'appelante nommée plus haut accorde les mêmes facilités en matière de service et d'exploitation, y compris les tarifs imposés par elle aux personnes habitant la division Mont-Royal, dans la cité de Montréal, qu'elle fournit aux citoyens habitant la ville de Notre-Dame de Grâce;

et qu'en conséquence elle prenne les moyens voulus pour faire disparaître la préférence injuste dont se plaint la municipalité de Montréal; et que, en ce qui regarde le trafic d'entier parcours sur la voie de la Compagnie des Tramways de Montréal, cette compagnie prenne les mesures qui peuvent être nécessaires pour aider l'appelante à mettre à exécution les dispositions de cette ordonnance, et le dit appel ayant été présenté pour la considération de cette cour le seizième jour de décembre de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, en présence des conseils de l'appelante et de la défenderesse, sur quoi, et après avoir entendu les raisons avancées par les conseils susmentionnés, il a plu à cette cour de donner ordre de laisser la demande en suspens en attendant jugement, et cet appel étant présenté aujourd'hui jugement, la cour a ordonné et décidé que le présent appel de la Commission des Chemins de fer du Canada, le quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, contre l'appelante nommée plus haut, soit renversé et rejeté, et le même est renversé et rejeté.

Et cette cour a déclaré en outre que la dite Commission des chemins de fer du Canada, en formulant la dite ordonnance N° 7045, le quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, a commis une erreur en refusant d'accepter comme preuve le contrat daté du septième jour de novembre de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent sept, et conclu entre l'appelante susmentionnée et la munipalité de Notre-Dame de Grâce, et, en conséquence, elle maintient sa décision à ce sujet telle qu'ordonnée et déclarée.

Et cette cour a de plus ordonné et décidé que le sujet de la plainte de la défenderesse ci-haut nommée le premier jour de février de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, qui a motivé la dite ordonnance de la Commission des Chemins de fer du Canada, N° 7045, datée du quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf soit et est renvoyée pour reconsidération à la Commission des Chemins de fer du Canada.

Et cette cour a de plus ordonné et décidé que la dite défenderesse défraye à la dite appelante les dépens encourus par la dite appelante en cette cour.

Certifié,

E. R. CAMERON,

Greffier.

Inscrit au Fol. 169, J. B. N° 6, J.L.

À LA COUR SUPRÊME DU CANADA.

Vendredi, le 11 mars A.D. 1910.

PRÉSENTS:

Le TRÈS HONORABLE SIR CHARLES FITZPATRICK, C.C.M.G., *juge en chef.*
L'HONORABLE JUGE GIROUARD,
L'HONORABLE JUGE DAVIES,
L'HONORABLE JUGE IDINGTON,
L'HONORABLE JUGE DUFF,
L'HONORABLE JUGE ANGLIN.

ENTRE

La Compagnie des tramways de Montréal
(Défenderesse devant la Commission des Chemins de fer)

Appelante;

ET

La Municipalité de Montréal
(Plaignante devant la Commission des Chemins de fer)
Défenderesse;

ET

La Compagnie des Tramways de l'Ile et du Parc de Montréal
(Défenderesse devant la Commission des Chemins de fer)

L'appelante susmentionnée ayant obtenu permis par l'ordonnance de la Commission des Chemins de fer du Canada, N° 7976, datée du huitième jour de juin de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, d'appel à cette cour sur une question qui de l'opinion de la dite Commission des Chemins de fer est une question de loi, de l'ordonnance de la dite Commission des chemins de fer du Canada, N° 7045, datée du quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, portant que la Compagnie des Tramways de l'Ile et du Parc de Montréal accorde les mêmes facilités de service et d'exploitation, y compris le tarif imposé par elle aux citoyens habitant la division de Mont-Royal, dans la cité de Montréal, qu'à ceux qui demeurent dans la ville de Notre-Dame de Grâce; et qu'en conséquence elle prenne les mesures voulues pour enlever la différence injuste, sujet de la plainte de la part de la cité de Montréal; et que, en ce qui concerne le transport direct sur le réseau de la Compagnie des Tramways de Montréal, l'appelante susmentionnée fasse l'arrangement ou les arrangements qui peuvent être nécessaires pour permettre à la Compagnie des Tramways de l'Ile et du Parc de Montréal de mettre à exécution les dispositions de la dite ordonnance, et ayant aussi obtenu permission, par l'ordonnance de l'hon. juge Duff, un des juges de cette cour, datée du vingt-huitième jour de juin de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, d'appeler à cette cour, sur une question de juridiction, de la dite ordonnance de la Commission des Chemins de fer du Canada, N° 7045, datée du quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, en la présence des conseils tant de l'appelante que de la défenderesse, sur quoi, et après avoir entendu ce qui a été avancé par les conseils susmentionnés, il a plu à cette cour d'ordonner que le dit appel reste en suspens pour jugement, et cet appel étant présenté aujourd'hui pour jugement, cette cour déclare que la Commission des chemins de fer du Canada n'avait pas juridiction pour formuler la dite ordonnance, N° 7045, datée du quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, contre la dite appelante, et elle a ordonné et décidé le même jugement en conséquence.

Et cette cour a de plus ordonné et jugé que le dit appel soit et est accordé et que la dite ordonnance de la Commission des Chemins de fer du Canada, N° 7045, datée du quatrième jour de mai de l'an de Notre-Seigneur mil neuf cent neuf, contre l'appelante susmentionnée, soit et est renversée et rejetée.

Et que cette cour ordonne et décide que la dite demanderesse paye à la dite appelante les dépens incombant à la dite appelante en cette cour.

Certifié,
E. R. CAMERON,
Greffier.

Inscrit au Fol. 167, J. B. No. 6, J. L.

ENQUETE SUR LES COMPAGNIES DE MESSAGERIES.

Les procédures relatives à cette enquête ont été poussées avec activité pendant l'année, et s'il ne survient pas quelque chose d'inattendu, on espère que la plupart des questions sous discussion seront bientôt réglées.

Quant à la position de la loi des chemins de fer en ce qui regarde les compagnies de messageries, voici un jugement rendu par la Commission au mois de mars 1909, sur une demande faite par la *Commercial Acetylene Company* contre les *Canadian and Dominion Express Companies* d'une ordonnance obligeant les compagnies de messageries fonctionnant au Canada à recevoir un certain produit manufacturé par l'appelante:

LE COMMISSAIRE EN CHEF.—L'appelante demande une ordonnance obligeant les compagnies de messageries fonctionnant au Canada à accepter et à transporter un produit fabriqué par elle consistant en un gaz absorbé dans de l'amiante et enfermé dans des caisses en cuivre ou dans des réservoirs métalliques. Les compagnies ont refusé de transporter ces réservoirs, alléguant qu'ils sont dangereux, ou sujets à faire explosion; mais, suivant nous, il n'est pas nécessaire de nous mettre au point de vue de la validité de ces refus, ni de nous occuper de la nature des contrats passés entre les compagnies de messageries et les compagnies de chemins de fer.

Il s'agit de savoir si la Commission a le pouvoir d'obliger les compagnies de messageries à transporter aucune classe d'effets qu'elles n'acceptent pas ou qu'elles refusent de transporter.

Les clauses de la loi des chemins de fer, qui se trouvent entre l'article 348 et l'article 354, sont, y compris l'article 17, paragraphe 6, et l'article 2, paragraphe 9, les dispositions qui concernent les compagnies de messageries et indiquent le contrôle que le Parlement a conféré à la Commission sur ces compagnies. Y a-t-il quelques dispositions dans ces articles qui confèrent à la Commission le pouvoir d'obliger ces compagnies à faire droit à la demande de l'appelante? Le groupe principal de ces clauses est intitulé "Taux des messageries" et, en général, ces clauses traitent surtout des tarifs et conditions et des contrats limitant les obligations de transport, et pour ces choses toutes les dispositions de la loi relatives aux taux et aux tarifs des marchandises, autant qu'elles sont applicables, doivent être appliquées aux compagnies de messageries.

L'article 352 porte que la Commission peut, par règlement, ou en quelques cas particuliers, prescrire ce qu'il faut comprendre par factage ou transport de marchandises par les messageries.

L'article 353, paragraphe 3 (*b*), porte que la Commission peut en aucun cas ou par règlement "prescrire les termes et conditions sous lesquels les articles de marchandises peuvent être recueillis, reçus, gardés en soin ou maniés pour les expédier, camionner ou transporter par les messageries, ou en vertu desquels les effets de marchandises peuvent être expédiés, transportés soit par les messageries, soit par toute compagnie de ce genre, personne ou corporation". et c'était sur cet article que se basait le principal argument à l'appui de la juridiction de la Commission. Il ne nous semble pas que l'on puisse équitablement comprendre que cela veut dire plus que, quand une compagnie de messageries a décidé de transporter aucune classe particulière de marchandises, la Commission peut prescrire les termes et conditions sous lesquels la réception, le soin et le maniement doivent être effectués, et cette opinion est renforcée par le fait que cette clause se trouve au nombre des articles qui ne semblent pas porter sur autre chose que les tarifs, les taux ou les contrats ou conditions limitant les obligations.

Les "termes et conditions" gouvernant la réception et le maniement des marchandises que la Commission peut juger à propos d'imposer en vertu de ce paragraphe, indiquent jusqu'à quel point les obligations peuvent être réduites, restreintes ou limitées par la teneur du paragraphe 3 (*a*).

La loi ne confère pas à la Commission une juridiction aussi étendue sur les compagnies de messageries que sur les compagnies de chemins de fer, et naturellement sa juridiction est limitée aux sujets que la loi embrasse sans restriction ni ambiguité. Inutile de chercher à discuter sur la juridiction; la lecture de la clause montre qu'elle est limitée telle que mentionnée plus haut..

On a prétendu que l'article 333 (1) conférait la juridiction, mais nous pensons qu'elle ne porte que sur les contrats "limitant les obligations" après qu'une compagnie a décidé d'accepter ou de transporter un article quelconque.

Le Parlement avait-il l'intention de limiter le contrôle des compagnies de messageries aux tarifs, péages, conditions et contrats ou non? Il nous paraît que la seule manière d'interpréter la loi est celle mentionnée plus haut, et nous pensons que les compagnies de messageries ont liberté de faire usage de leur jugement en refusant de transporter un article quelconque.

Le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean étaient du même avis.

RESURRECTION DE LA MORT APPARENTE PRODUITE PAR UN CHOC ELECTRIQUE.

L'ingénieur proposé à la division de l'électricité a attiré l'attention de la Commission sur les accidents causés par des chocs électriques. Les personnes qui reçoivent ces chocs sont insensibilisées et exposées à mourir, à moins que l'on ne fasse des efforts immédiats pour les ramener de cette inertie. La Commission, en conséquence, a adressé une circulaire à toutes les compagnies qui font usage d'électricité, pour leur signaler le fait et prévenir si possible le danger mentionné. Voici le texte de cette circulaire:

Circulaire N° 37. Le 3 mai 1909.

Résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique.

Sur les instructions de la Commission, je vous transmets ci-joint un exemplaire du rapport de l'ingénieur préposé à la division de l'électricité, daté du 29 avril 1909; et je désire vous demander quels moyens ont été adoptés par votre compagnie pour instruire ses employés sur les méthodes suggérées par l'ingénieur de la division de l'électricité pour produire la résurrection. Je dois vous apprendre aussi que le supplément de l'"*Electrical World and Engineer*", du 6 septembre, contient des renseignements complets sur ce sujet.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

Le 29 avril 1909.

M. G. A. MOUNTAIN,
Ingénieur en chef de la Commission des Chemins de fer.

CHER MONSIEUR,—

Au sujet de la résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique.

Hier, pendant que j'inspectais un croisement de fils électriques au tunnel de la rue Elgin, à Brantford, Ontario, le contremaître de division de la Compagnie du Grand-Tronc m'a raconté la mort d'un de ses hommes, causée par un choc électrique, le 8 avril dernier.

Ce contremaître m'assura qu'une petite brûlure sur un doigt était la seule marque visible du choc sur le corps du défunt. Quand j'ai demandé si quelqu'un avait essayé de le ramener à la vie par le moyen de la respiration artificielle, il me répondit: "Oh, non; le médecin déclara que l'homme était mort, et l'on transporta le corps ailleurs." Je pris occasion du fait pour expliquer au contremaître que beaucoup de personnes insensibilisées par un choc—et dans un état de mort appa-

rente—ont été ramenées de cet état par des méthodes employées pour ressusciter des personnes tombées à l'eau et mortes en apparence; qu'en bien des cas on est parvenu à produire la vie, et qu'il valait toujours la peine de faire des essais durant des heures pour faire revivre quiconque avait été insensibilisé par un choc électrique, sans tenir compte du nombre de ceux qui peuvent dire que la victime est sans vie. A ma surprise, le contremaître s'écria: " Je crois que vous avez raison; car un de nos hommes qui travaillait autrefois sur la voie reçut des brûlures aux doigts. Il déclara que pendant deux heures il resta raide mort, mais que ses compagnons réussirent à le ranimer ". Ces faits étant connus, il semble étrange que l'on n'ait pas fait d'efforts pour ranimer l'homme susmentionné.

Une des premières choses que j'ai faites, quand j'ai été appelé au Ministère des Chemins de Fer et Canaux, il y a trois ans, ça été de faire provision de feuilles illustrées, intitulées: " Résurrection de la mort apparente causée par un choc électrique ", et de les distribuer aux divers endroits appartenant au Ministère où l'électricité était générée, reçue ou mise en usage.

Je vous transmets à ce sujet une copie de cette feuille, en vue des faits cités plus haut.

A mon avis, il est à souhaiter que des instructions soient données aux compagnies de chemins de fer de faire part sans délai, à tous leurs employés, des renseignements contenus dans cette feuille.

A ce sujet, il est malheureux que certains médecins—apparemment ignorant que quelques personnes ont été arrachées à la mort par les moyens décrits plus haut —désapprouvent les méthodes et empêchent les gens bienveillants de se servir de ces moyens, sous prétexte que la victime est morte.

Cependant, je dois dire qu'en général le corps médical reconnaît la valeur des méthodes décrites et illustrées dans cette feuille.

Votre dévoué,

JOHN MURPHY,

Ingénieur, division de l'électricité.

AIGUILLAGE COMMUN.

Cette question, telle que mentionnée dans le dernier rapport, a été traitée en vertu d'une ordonnance de la Commission, à la date du 8 juillet 1908, ordonnance nº 4988, mise en vigueur le 1er septembre 1908. La question du but et de l'effet de l'ordonnance de l'aiguillage commun général ayant été soulevée par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et le sujet ayant donné lieu à une nombreuse correspondance entre la Commission et les parties intéressées, la Commission, voulant rendre la teneur de l'ordonnance claire, a publié une circulaire portant la date du 21 janvier 1910, et qui se lit comme il suit:

Le 21 janvier 1910.

Circulaire nº 45.

Dossier 6713, re Aiguillage Commun.

Des divergences d'opinion semblent exister entre quelques compagnies de chemins de fer et le public sur le but de l'ordonnance de la Commission, nº 4988, en date du 8 juillet 1908, connu sous le titre de : Ordonnance de l'aiguillage commun général, et à en juger par leurs tarifs d'aiguillage commun, ces divergences ne semblent pas seulement exister entre les compagnies elles-mêmes.

La Commission, tout en étant d'opinion que les termes de l'ordonnance ne sauraient donner lieu à ambiguïté, déclare que, pour les fins de l'ordonnance,— —

(*a*) Le maximum de la distance de l'aiguillage commun n'est pas spécifié; on

peut entendre toute distance n'excédant pas quatre milles du point le plus rapproché de l'échange, sans tenir compte du point d'échange commun ou des limites de la cour de la station ou de toute autre limite ou bornes.

(b) La clause 10 de l'ordonnance se rapporte, comme c'est écrit, au transport des marchandises d'une gare à l'autre, c'est-à-dire au transport qui a pour origine un point commun, et qui est différent du transport commun passant par l'aiguillage commun.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire.

JUGEMENT DE LA COMMISSION

Un résumé des principaux jugements rendus par la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1910, préparé par le greffier en loi, M. A. G. Blair, est contenu dans l'annexe "C".

TRAVAIL DE ROUTINE DE LA COMMISSION.

DIVISION DES ARCHIVES.

Comme on l'a mentionné dans le dernier rapport annuel, cette division a été confiée le 1er mars 1909 aux soins de M. E. W. McNeil, en qualité d'archiviste. Ce commis a rempli ses devoirs d'une manière satisfaisante et habile, surtout si l'on se rappelle que le travail de cette division a pour ainsi dire doublé pendant l'année dernière, comme on pourra le constater en consultant le tableau ci-dessous. Une division de la statistique a été formée et rattachée à celle des archives, et M. F. R. Demers a été mis à la tête de cette division, avec le titre de commis de la statistique; il a préparé la compilation d'un tableau où sont classées les demandes, les plaintes, etc., adressées à la Commission sur les divers articles de la loi des chemins de fer. Ce classement est inséré dans l'annexe "J".

On n'a pas fait mention dans le tableau ci-dessous, du nombre des lettres expédiées ni des circulaires, etc., mais on peut dire qu'elles atteignaient, au 31 mars 1910, le nombre de 33,337, soit une augmentation de 9,807 sur l'année dernière. Les services d'un autre commis étant devenus nécessaires, M. D. H. Chambers a été nommé temporairement à cette position.

Ce qui suit est un tableau des demandes formelles, plaintes, rapports des accidents, des passages à niveau et des rapports de l'état des stations pendant l'exercice clos le 31 mars 1910. Quant à ce qui est des rapports sur les stations, il y a dans la division de l'exploitation environ 700 rapports pour lesquels on n'a pas préparé de dossiers; on a trouvé plus pratique de les passer à la division de l'exploitation, et d'en débarrasser les archives de la Commission.

Nombre des demandes faites	3,921	
Nombre des plaintes (non formelles)	494	
Nombre des rapports d'accidents	892	
Nombre des rapports de passages à niveau	331	
Nombre des rapports sur l'état des stations	487	
Nombre des dossiers préparés pendant l'exercice fini le 31 mars 1910.	6,125	
Nombre des dossiers préparés pendant l'exercice fini le 31 mars 1909.	3,479	
Augmentation		2,646
Nombre total des documents mis aux dossiers pendant l'exercice fini le 31 mars 1910	30,900	
Nombre des documents insérés aux dossiers pendant l'exercice fini le 31 mars 1909	27,383	
Augmentation		3,517

Nombre des ordonnances émises pendant l'exercice fini le 31 mars 1910	3,310	
Nombre des ordonnances émises pendant l'exercice fini le 31 mars 1909	2,249	
Augmentation		1,061

PLAINTES NON FORMELLES.

Il est bon d'attirer l'attention sur le nombre des plaintes non formelles réglées par la Commission; elles sont au nombre de 494. Exposées aux séances publiques de la Commission et ainsi réglées, 519. En déduisant ce nombre du nombre total, 3,921 demandes déposées aux archives de la Commission, on constatera qu'environ 3,856 demandes, y compris les non formelles, ont été réglées sans avoir été entendues

DIVISION DU SECRÉTAIRE.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, on a ajouté deux membres au personnel, savoir: T. H. Casey, commis et sténographe, qui a été nommé le 10 août 1909, et mademoiselle J. M. Vogan, sténographe, le 22 décembre 1909. M. G. F. Perley a démissionné. Il n'y a pas eu d'autres changements dans cette division.

DIVISION DU TRANSPORT.

Le nombre du personnel de cette division n'a pas été augmenté depuis la publication du dernier rapport annuel. Le vide créé par le départ de C. N. Ham a été rempli par la nomination de M. W. G. R. Wainwright. On trouvera à l'annexe " B " un relevé du transport des marchandises, des voyageurs et des messageries, ainsi que le rapport de l'employé en chef du transport basé sur les documents déposés aux archives de la Commission du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

DIVISION DU GÉNIE.

Aucun changement n'a été effectué en cette division, à l'exception de celui de M. N. Cauchon, qui a été nommé ingénieur adjoint le 1er mai 1908. La position qu'il occupait antérieurement est encore vacante. On trouvera à l'annexe " F " une liste des inspections et des examens faits par la division du génie au cours de l'exercice clos le 31 mars 1910.

DIVISION DE L'EXPLOITATION.

Depuis la publication du dernier rapport annuel, la Commission a discuté la question de l'établissement de la division de l'exploitation, à laquelle serait attachée celle des accidents. On a considéré que la formation de cette division était nécessaire pour le travail de la Commission. Un commis en chef dirige cette division; il a sous lui un adjoint (M. A. F. Dillinger, qui était déjà au nombre du personnel de la Commission, occupe cette position), et les inspecteurs Ogilvie, Lalonde, Blyth, Clarke et McCaul font aussi partie de la division de l'exploitation.

La position de commis en chef de cette division a été remplie par M. A. J. Nixon, antérieurement chef de trains de la Compagnie du Grand-Tronc à London, Ont.; il est entré en fonctions le 1er octobre 1909. On sentait le besoin de nommer un commis en chef pour diriger cette importante division. M. Nixon vient d'être nommé à ce poste, et déjà on voit que l'idée d'une pareille nomination était juste. On peut remarquer, à ce sujet, que l'arrangement dont il avait été question dans le dernier rapport annuel, et aux termes duquel il serait fait un partage égal (en ce qui concerne les rapports des accidents) des différentes provinces, devant être réglés par les commissaires, se trouve renversé. Le rapport, daté du 31 mars 1910, est inséré à l'annexe "F".

ACCIDENTS.

Les tableaux du rapport du commis en chef de la division de l'exploitation donnent une analyse complète des accidents survenus pendant l'année; le nombre aurait été un record sans cette malheureuse catastrophe de Spanish-River, sur laquelle a été ouverte une minutieuse enquête.

BUREAUX DE LA COMMISSION.

Dans le dernier rapport annuel il a été fait mention du manque d'espace pour les bureaux de la Commission. Celle-ci a reçu l'assurance que dans l'espace de six mois elle pourrait occuper un autre local plus approprié. Ce sera un grand soulagement, car pour faire face aux besoins du service il nous faudrait deux fois plus d'espace que nous en avons actuellement.

ANNEXE A.

PLAINTES SOUMISES A LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DURANT L'ANNEE EXPIREE LE 31 MARS 1910.

1071. Taux excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur des wagons chargés de glace expédiés de Mildmay à Glencoe, Ontario.

1072. Taux de fret excessifs imposés sur une expédition de fèves du comté de Kent vers divers points de l'ouest.

1073. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enlever des poteaux temporaires placés dans la rivière du Nord, à Shawbridge, Québec.

1074. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central, faisant le service des trains entre Montréal et Waterloo, et Marieville et St-Césaire, Québec, d'employer des serre-freins.

1075. Sur la route de Pont-Rouge à Santé, retard causé par des trains de fret bloquant la voie publique.

1076. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de construire des clôtures le long de la voie, dans le voisinage de Grand-View, Manitoba.

1077. Perte de soixante-quinze tonnes de foin dans le voisinage de Ponoka, Alberta, à la suite d'un incendie causé par une locomotive du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1078. Insuffisance de l'aménagement de la plate-forme à la station de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à Canora, Sask.

1079. Taux de messageries excessifs exigés par l'*American Express Company,* à Waterford, Ontario.

1080. Taux excessifs sur manteaux de cheminée en bois, de Windsor au terminal des côtes du Pacifique.

1081. Taux de téléphone excessifs imposés par la Compagnie de Téléphone Bell pour le service à Deer-Park, Toronto-Nord.

1082. Refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire droit à une réclamation sur une expédition de pommes gelées en transit.

1083. Inondation de passage de ferme au sud de Garnett, Ontario, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1084. Insuffisance de l'aménagement de la gare fournie par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Garnett, Ontario.

1085. Retard dans la livraison d'une expédition de marchandises à Cobalt, Ontario, par la *Dominion Express Company* via North-Bay.

1086. Taux de fret excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une expédition de bois de Vancouver, Colombie-Britannique, à Winnipegosis, Manitoba.

1087. Inondation de terres à Stonefield, Québec, par suite du détournement d'un cours d'eau par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ou son entrepreneur.

1088. Emplacement projeté de l'élévateur de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Crossfield, Alta., qui aurait pour résultat d'obstruer le croisement de la rue.

1089. Condition actuelle des facilités de la voie pour le transport des voyageurs, du bagage, du fret, etc., par le chemin de fer *N. W. Southern.*

1090. Etat dangereux du croisement au sud du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien qui traverse la rivière Thomson, Kamloops, C.-B.

1091. Etat dangereux du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'ouest de Parkbog, Sask.

1092. Correspondance insuffisante des trains à la jonction de St-Hyacinthe, entre le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud et le chemin de fer Intercolonial.

1093. Perte de marchandises en transit, et difficulté d'obtenir des dédommagements des compagnies de chemins de fer.

1094. Taux excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'expédition de la pierre de l'ouest d'Ontario à Hartland, N.-B.

1095. Taux de fret excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le wagon nº 147566, de Calgary à Bassano, Alta.

1096. Service des trains et mauvaise condition des lignes d'embranchement à travers la province d'Ontario.

1097. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Grand-Valley de régler pour les terrains requis pour les besoins du chemin de fer, dans le village de St-Georges, township de Dumfries.

1098. L'enlèvement des garde-bestiaux d'un passage de ferme, connu sous le nom de "Moscript Farm", par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur la ligne entre Galt et Preston.

1099. Insuffisance du service des trains fourni par la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière Détroit, de Harrow à Walkerville.

1100. Refus par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de rembourser une partie de billet qui n'avait pas servi de Winnipeg à Belleville, Ont.

1101. Longueur de la section confiée au cantonnier-chef, sur le chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson.

1102. Service des trains fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour aller et revenir d'Inglewood, Ont.

1103. Taux excessifs sur l'expédition du lait, par la voie du New York Central, de St-Timothée, comté de Beauharnois, à Montréal, Qué.

1104. Taux de fret excessifs exigés, et service médiocre fourni par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc entre Trois-Rivières et Saint-Célestin, Qué.

1105. Dommages sérieux causés aux fermiers par suite de bétail tué dans le voisinage de Plumas, Man., par absence de clôtures sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1106. Bétail tué dans le district de Churchbridge, Sask., par défaut de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Candien d'ériger des clôtures.

1107. Ett dangereux du croisement près de la station Mara, C.-B., sur le chemin de fer Shuswap et Okanagan.

1108. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de régler pour dommages par suite de l'appropriation de nouveaux terrains, et par l'incendie de pâturages causé par des locomotives, dans le voisinage de Nutana, Sask.

1109. Distinction dans les taux de messagerie, de Forest à divers points du Canada.

1110. Construction médiocre des croisements de chemin de fer, sur le chemin de fer Dolover.

1111. Mauvaise condition des fossés le long de la voie du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, dans la paroisse de Varennes, Québec.

1112. Condition de passage de ferme sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Cap-Santé, Qué.

1113. Appropriation de terrains par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour la construction de son embranchement Moosejaw-Lacombe, et défaut de régler avec les propriétaires.

1114. Taux excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des réfrigérateurs, bicycles et autres articles expédiés de Toronto à Calgary, Alta.

1115. Taux de fret excessifs exigés sur des marchandises expédiées à Maria, Qué., du 20 janvier au 20 avril 1909.

1116. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, d'ériger des clôtures le long de sa voie vis-à-vis une ferme à Blackfoot Hills, Alta.

1117. Taux de fret imposés sur l'expédition des porcs à Montréal; ce taux établissant une distinction en faveur des paqueurs à l'encontre des expéditeurs.

1118. Prix excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport des effets des colons, de Carnduff, Sask., à Zealandia, Sask.

1119. Garde-bestiaux employés au croisement du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, à la Baie-du-Febvre, Qué.

1120. Taux de messagerie aller et retour de la Rivière-à-Pierre, Qué.

1121. Vente de la ligne du télégraphe, entre Woilesley et Baden, à des particuliers pour l'usage du téléphone.

1122. Distinction, en faveur des expéditeurs des Etats-Unis, sur les conserves expédiées par les lacs et les chemins de fer sur les routes canadiennes.

1123. Facilités insuffisantes pour le chargement du lait et pour la commodité des voyageurs montant ou descendant des trains à destination de l'ouest, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à la station de Gore, Qué.

1124. Inondation d'une ferme à Carman, par défaut de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enlever les paraneiges sur la propriété du plaignant avant le 22 avril.

1125. Etat du croisement de la voie publique, au centre de la section 11, township 11, rang 3, ouest, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Saint-François-Xavier, Man.

1226. Inondation d'une ferme par suite de l'installation d'un tuyau de quatre pouces à travers sa voie, à l'est de Jarvis, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1127. Augmentation de rails à travers la rue Hamilton, Régina, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1128. Etat de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur l'embranchement de Penetang et la division de Midland, d'Orillia à Midland, Ont.

1129. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de payer des terrains pris pour la construction de l'embranchement Carman.

1130. Etat des abords de la gare, pour l'arrivée et le départ, à la jonction des chemins de fer Pacifique-Canadien et Ontario-Central, dans le comté de Hastings.

1131. Obstruction du croisement par le chemin de fer New-York-Central, près d'Huntingdon, Qué.

1132. Taux de fret excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur transport de la brique, de Perth à Smith's-Falls, comparés aux taux de Smith's Falls à Ottawa.

1133. Refus du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire droit à une réclamation pour chargement de bière gelée en transit, de Michel, C.-B., à Coleman, Alta.

1134. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Boston et Maine, en faveur des expéditeurs américains, pour surestarie, et taux de fret excessifs sur une expédition de sable d'asbeste, à Ayer's-Cliff, Qué.

1135. Service des trains allant au terminus de Lakefield et en revenant, sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, de Port-Hope vers le Nord.

1136. Classification du fer et de l'acier.

1137. Déplacement de la station de Bissetts, Ontario, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1138. Supplément projeté 12, C.R.C., 294, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, Québec, relatif à une augmentation des taux de fret sur le bois de pulpe.

1139. Appropriation par la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud de plus de terrains qu'elle n'en avait achetés pour la construction de sa voie dans le voisinage de Nicolet, Qué.

1140. Projet du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud de détourner sa voie à Pierreville (réserve des Sauvages).

1141. Renvoi injuste d'un télégraphiste à Petit-Rocher, N.-B., par la Compagnie du chemin de fer Intercolonial.

1142. Sifflement des locomotives de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Almonte, Ont.

1143. Empiétement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des propriétés au quart sud-est de la section 10, township 18, 2ième rang, à l'est du méridien principal, Man.

1144. Etat du croisement entre les sections 10 et 15, township 9, rang 22, municipalité d'Alexander, Man., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1145. Taux excessifs exigés pour l'usage du téléphone, au Parc Dominion, Montréal, par la *Bell Telephone Company.*

1146. Etat dangereux du croisement de la voie publique entre les concessions 6 et 7, township de Tay, Ontario, sur le chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard.*

1147. Perte d'une vache, tuée au croisement Notana, Kissing, Sask., par suite de la négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enclore sa voie.

1148. Inondation de terrain à Katrine, Man., par suite de la négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enlever les clôtures paraneige.

1149. Taux de fret excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur machine, réservoir et accessoires, de Régina à Olds, Alta.

1150. Frais d'aiguillage excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique sur un wagon de foin.

1151. Taux de fret excessifs exigés sur la route White-Pass et Yukon.

1152. Mauvais état du croisement, section 16-53-25-4, dans la province d'Alberta, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et aussi sur les lots riverains 23 et 24, 54, 25, 4, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1153. Taux excessifs exigés par les compagnies des chemins de fer Ottawa et New-York, et Pacifique-Canadien, sur un canot à vapeur, de Rutland, Vt., à Hull, Qué., et pour le ramener à Rutland, Vt.

1154. Etat des fossés le long de la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en face de la section 23, 2, 8, est, et 23, 2, 7, est, municipalité de Stuartburn, Man.

1155. Enlèvement de passage de ferme, sur le lot n° 4, Ste-Eulalie, comté de Nicolet, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1156. Perte d'une partie de bagage expédié de North-Portal à Killam, Alta.

1157. Mauvais état du croisement sur le chemin de fer Canadian-Northern, près des lots 23 et 24, 54, 25, 4, province d'Alberta.

1158. Mauvais état du croisement, sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, sur la sectioon 16, 53, 25, 4, province d'Alberta.

1159. Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, sur une expédition de six chevaux, de McGregor à Toronto, dû à une erreur de la part de l'agent.

1160. Taux excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur un wagon de sable expédié de Ridgeway à Amagari, Ont.

1161. Etat du croisement de Galbraith, au nord de la jonction de Burketon, Ont., sur le chemin de fer Pontypool, Lindsay et Bobcaygeon (C. G. T.).

1162. Perte de deux vaches, tuées par défaut de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'ériger des clôtures le long de la voie vis-à-vis une ferme à Balgonie, Sask.

1163. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enclore convenablement la voie entre Shevlin et Roblin, Man.

1164. Empiétement sur la réserve du chemin par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern (*N. P. & N. Ry*), dans la municipalité de Cameron, Man.

1165. Taux directs plus élevés que les combinaisons par les trains locaux.

1166. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'ériger des clôtures le long de la voie, ayant pour résultat la perte d'une vache, dans le voisinage de Harrops, C.-B.

1167. Insuffisance de l'aménagement pour le chargement du fret à Charlton, sur le chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario.*

1168. Annulation des taux de marchandises, de Toronto aux provinces maritimes, sur articles martelés, ustensiles en granit, et autres articles.

1169. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'ériger des clôtures le long de la voie en face d'une ferme à Cordova, Man.

1170. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, Québec (embranchement de Montfort) de tenir en état convenable le pont à Saint-Sauveur, Qué., et de réparer les clôtures le long de l'ancienne voie.

1171. Distinction dans les taux d'expédition du bois dur, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'encontre de Muniac et en faveur de Plaster-Rock.

1172. Service des trains entre Port-Moody et Agassiz, et facilités pour les expéditions de lait et de fruits à Dewdney, C.-B., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1173. Projet d'augmentation des taux de fret sur les clous, le fil de fer et produits semblables, de Saint-Jean, N.-B., à des points du Québec-Central, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1174. Projet d'augmentation des taux de fret par le Chemin de fer Pacifique-Canadien sur les barres de fer, clous, etc., de Saint-Jean, N.-B., à des endroits sur le Québec-Central.

1175. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadien-Northern d'ériger des clôtures le long de la voie, entre Humeston et Berton-Siding, Manitoba.

1176. Taux excessifs exigés par la *Dominion Express Company* sur des paquets contenant des électrotypes.

1177. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'ériger des clôtures le long de la voie, en face d'une ferme à la jonction de Guelph, Ont.

1178. Taux excessifs imposés par la *Dominion Express Company* à et de Petit-Brûlé.

1179. Insuffisance des facilités du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le chargement et l'expédition, à Battleford, Sask.

1180. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'employer des conducteurs sur les locomotives lèges de Roblin à Kamsack.

1181. Enlèvement, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de tous les passages de ferme qui existaient pour la commodité des propriétés de Madame de Beaujeu, dans le township de Newton, comté de Vaudreuil.

1182. Manque dans le poids des wagons de grain déchargés à Fort-William et à Port-Arthur.

1183. Défaut, par les patrons, de faire observer à leurs ouvriers la clause de la loi du Dimanche relative au repos d'un jour.

1184. Taux sur les conserves et les marmelades, de Calgary à Vancouver, et distinction en faveur des exportateurs anglais.

1185. Echange du transport direct des voyageurs à des taux directs, entre les Compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien de et à leurs chemins de fer respectifs, dans les provinces d'Alberta, Saskatchewan, Manitoba et dans l'ouest d'Ontario.

1186. Insuffisance des filets employés par les locomotives de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, entre Vancouver et New-Westminster, C.-B.

1187. Projet de tarif de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Saint-Jean et des endroits sur le Québec-Central.

1188. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'enclore la voie en face d'une ferme à Belles-Plaines, Sask.

1189. Défaut par les compagnies de chemins de fer d'ériger des clôtures sur leurs voies, dans le voisinage de Woodbridge, Man.

1190. Projet d'augmentation de 25 pour 100 la tonne sur les expéditions, devant prendre effet le 25 juillet 1909, à Montréal et à Québec.

1191. Service des trains de la Compagnie du Grand-Tronc, sur les embranchements de Haliburton et de Coboconk.

1192. Etat dangereux des croisements de la voie publique du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Ops.

1193. Etat malsain des cours et des fossés dans le village d'Emo, Ont., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1194. Manque de wagons frigorifiques pour les expéditions de beurre de Walsh, Alta, *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1195 Correspondance insuffisante des trains à Régina, Sask., entre les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

1196. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, de laisser une ouverture suffisante pour l'écoulement de l'eau pendant les travaux de remplissage des chevalets pour le passage de la rivière à l'Ours.

1197. Retard en allant de Winnipeg à Beauséjour, Man., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1198. Taux de fret excessifs exigés par les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, à Northwood, Ont., et à Kent-Bridge, Ont.

1199. Classification canadienne des taux sur les produits caoutchoutés, pour des quantités moindres que la charge d'un wagon.

1200. Etat du croisement à l'Avenue de la Station, Chutes-Shawinigan, Qué., sur le chemin de fer Canadian-Northern.

1201. Négligence du chemin de fer Canadian-Northern, Québec, d'enclore la voie dans la paroisse de Saint-Tite, Qué.

1202. Taux excessifs pour transport des voyageurs, imposés par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, entre South-Woodslee et Essex, Ont.

1203. Distinction dans les taux de fret sur la brique, entre Pilot-Butte et Régina, Sask.

1204. Renvoi injuste d'un conducteur, et service des trains sans les serre-freins nécessaires, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

1205. Insuffisance de l'aménagement pour le mouvement du trafic, entre Quyon et Shawville, Qué., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1206. Etat du planchéiage aux croisements des réserves du chemin, allant à l'est et à l'ouest, entre les sections 24 et 25, township 7, rang 19, à l'ouest du premier méridien, municipalité d'Oakland, Man., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, ce planchéiage étant trop court pour permettre aux lieuses et aux moulins à battre d'y passer.

1207. Dommage à une propriété, par le chemin de fer Canadian-Northern, Prince-Albert, Sask., à cause de sa situation.

1208. Distinction dans les taux de fret de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur les expéditions de bois de service de la Colombie-Britannique, et de charbon de Lethbridge, à divers endroits sur le chemin de fer Canadian-Northern, comparés aux taux demandés à des endroits correspondants du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1209. Projet d'augmentation des taux de messagerie, sur les expéditions de fruits, de Queenston à Toronto, par la *Dominion Express Company* et la *Canadian Express Company.*

1210. Etat dangereux des croisements, dans la municipalité de Maisonneuve, Qué., sur les chemins de fer Canadian-Northern-Québec, et *Montreal Terminal.*

1211. Taux de fret excessifs imposés sur des effets de colon, de Chesterville à Islay, Alta., par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1212. Refus d'une compagnie de chemin de fer d'accepter, pour l'exportation, des wagons d'avoine, chargés moins de 90 pour 100 de la capacité des wagons, à Chatham, Ont.

1213. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de remplacer deux barrières enlevées par elle, lot 2, concession 7, township de Cavan, Ontario.

1214. Inondation de terrain par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, par suite d'un égout qui s'étend de la rotonde à Humbolt, Sask., à l'est de la section 20-32-22, ouest 2.

1215. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de fournir des appareils convenables pour le fonctionnement de leur pont tournant à West-Fort, Ont.

1216. Condition dangereuse du croisement de la rue Main, Hawkesbury, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1217. Taux du chemin de fer Ontario Central, à et de Frankfort, Ont.

1218. Défaut par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'enclore la voie ou de faire des croisements dans le voisinage de East-Clover-Bar, Alta.

1219. Enlèveement de rails sur la ligne conduisant à la jetée et au quai, à Philipsburg, Qué., par la *Missisquoi Marble Company.*

1220. Taux excessifs de fret sur des expéditions de fruits, de points en Californie à Vancouver, C.-B.

1221. Augmentation du taux minimum ou du poids des wagons de 30,000 à 34,000 livres, sur les expéditions de bois.

1222. Taux de fret excessifs sur la brique, entre Kingsville et Essex, Ont., par le chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid.*

1223. Surtaux sur expédition d'une chaloupe et son équipement, de Dorval, Qué., par la *Canadian Express Company,* le 9 juin 1909.

1224. Etat des croisements, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans les limites de la municipalité de Saint-Théophile, Qué., savoir: à travers les rangs Saint-Mathieu, Saint-Jean-Baptiste nord, Saint-Léon sud, Saint-Léon nord, Saint-Mathieu nord et Saint-Joseph.

1225. Deux poulains tués sur la voie du chemin de fer Canadian-Northern, à un demi-mille à l'est de Islay, Alta, le 27 mars 1909.

1226. Service des trains sur le chemin de fer Jonction de Napierville (Q., M. et S.) entre Rouses-Point et Saint-Constant, Qué.

1227. Taux et classification des moteurs et véhicules de tous genres.

1228. Dommages à des articles de ménage lors du désastre sur le chemin de fer Grand-Tronc près de Harriston, le 27 janvier 1909.

1229. Perte d'une jument, tuée par un train de voyageurs, environ deux milles à l'ouest de Humbolt, Sask., sur le chemin de fer Canadian-Northern, par suite

de l'absence de clôtures le long de la voie.

1230. Perte de vaches tuées sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, par suite de l'absence de clôtures le long de la voie, dans le voisinage de Morlach, Sask.

1231. Augmenttion du poids minimum sur les wagons de lessive de 30,000 à 40,000 livres, allant aux côtes du Pacifique.

1232. Taux de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sur le grain et les céréales entre Edmonton et Winnipeg, Man.

1233. Service des trains sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre Winnipeg et Hudson-Bay-Junction, Sask.

1234. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'enclore la voie vis-à-vis une ferme à Glenella, Man.

1235. Taux excessifs de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, sur l'expédition de marchandises de la *Ashdown Hardware Co.,* Nelson, C.-B., à Bonner's-Ferry, Idaho.

1236. Fermeture des hangars de fret de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à Allandale, Ont.

1236. Correspondance des trains à la jonction de Saint-Hyacinthe, pour le transport de la malle, sur le chemin de fer Q. M. et S., au sud et au nord.

1238. Obstruction d'un passage de ferme, au-dessous de la voie, vis-à-vis la moitié nord du lot 6, township de Moore, comté de Lambton, par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette.

1239. Aménagement des trains sur le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, à Montréal-Sud et Longueuil, Qué.

1240. Taux excessifs de messagerie exigés sur vingt livres de miel, de Woodstock à Fort-Francis, Ont.

1241. Défaut par la *Dominion Express Company* de régler pour la perte d'un pot de beurre à Havelock, Ont. Refus du conducteur d'accepter un billet d'excursion.

1242. Taux de passage complet, exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Toronto à Havelock, Ont. Refus du conducteur d'accepter les billets d'excursion.

1243. Destruction de 300 boisseaux d'avoine, par des arpenteurs de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern entrant sur une ferme de la Saskatchewan.

1244. Etat dangereux des croisements du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de Farnham, Qué.

1245. Etat dangereux du croisement, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à First Street, dans la ville de Souris, Man.

1246. Etat dangereux du croisement de la voie publique, sur le chemin de fer Canadian-Northern, le long de la limite méridionale des sections 10 et 11 et 12, township 18, rang 22, ouest.

1247. Retard par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de régler pour l'acquisition de terrains à Glenforsa-Siding, Man.

1248. Défaut par la *Citizens' Telephone Co.,* d'observer les règlemnts de la Commission dans la pose des fils à travers la voie du chemin de fer.

1249. Wagons à marchandises fournis par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour l'expédition de bétail à Edmonton, Alta. Double taux d'aiguillage par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1250. Taux de fret excessifs sur l'expédition de la pierre, de Gananoque, Ont., à Sarnia, Ont., *via* le chemin de fer Grand-Tronc.

1251. Augmentation de taux sur le sucre, de Fort-William et Port-Arthur à Vancouver, C.-B.

1252. Etat du croisement de la voie publique, entre les lots 15 et 16, sur la ligne du troisième quart du township de Ops, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1253. Etat dangereux des croisements sur le chemin de fer Canadian-Northern, à Emo, Ont.

1254. Taux de fret excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur une expédition de boîtes de petits fruits, de Oakville, Ont., à Douglas, N.-B.

1255. Sifflement excessif des locomotives du chemin de fer Grand-Tronc à London, Ont., et dans les environs.

1256. Taux excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur l'écorce à tan, de Bracebridge, Ont., à Buffalo et Tonawanda, N.-Y.

1257. Imposition de 2 centins par cent livres, par le chemin de fer Canadian-Northern, sur un wagon d'avoine expédié de l'élévateur Ogilvie aux cours du chemin de fer Canadian-Northern, City-Point.

1258. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de fournir un croisement convenable et d'ériger des clôtures le long de sa voie, dans le voisinage de la municipalité de McCreary, Man.

1259. Refus par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de régler des dommages pour un taureau tué sur sa ligne, dans le voisinage de Delmas, Sask., le 17 avril 1909.

1260. Taux d'aiguillage sur expédition de charbon bitumineux, placé sur la voie du chemin de fer *Cornwall Street, Light and Power Company.*

1261. Taux d'aiguillage excessifs imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une expédition de Montréal à Vancouver, et paiement exigé pour l'inspection d'un wagon de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une propriété privée.

1262. Taux de messagerie excessifs exigés par la *Canadian Express Company* sur un petit paquet expédié de Munroe, Michigan, à Saint-Jean, N.-B.

1263. Taux de fret exigés par les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, sur une expédition de charbon de Toronto à Sudbury, Ont.

1264. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, dans les taux sur le charbon d'après le tarif N° 569 en vigueur le 25 mai 1909, comparé au tarif N° 486 en vigueur le 11 décembre 1908, et le tarif N° 327 et son supplément, en vigueur le 14 janvier 1908.

1265. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de régler les dommages causés par suite de la construction de sa voie à travers une propriété, détruisant ainsi le jardin, à Strongfield, Sask.

1266. Service de fret à et de Walkerville, Ont., sur le chemin de fer Père-Marquette.

1267. Garages sur la rue Essa, Allandale, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

1268. Taux de fret excessifs imposés sur des expéditions de hardes, d'Ottawa à Aylmer, Qué., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1269. Insuffisance du ponceau pour écouler l'eau sous la voie de la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, dans le village de Harrowsmith, Ont.

1270. Taux de fret excessifs à Elm-Creek, Man.

1271. Etat dangereux du croisement connu sous le nom de "Croisement de la Barbote", sur le chemin de fer Grand-Tronc, et à un autre endroit près de la station de la jonction du chemin de fer Grand-Tronc, dans la première concession de Lacolle, Qué.

1272. Etat dangereux du croisement de la voie publique au-dessus des voies ferrées Michigan-Central et Père-Marquette, sur la ligne de la ville, entre les townships de Southwold et Dunwich, comté d'Elgin, à Iona, Ont.

1273. Facilités pour l'expédition du bétail sur pied à Churchbridge, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1274. Défaut par la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, d'ériger des clôtures, des garde-bestiaux ou des croisements dans le district de Clover-Bar, Alta.

1275. Taux de voyageurs excessifs (étudiants), exigés sur la ligne de l'embranchement de la *Southwestern Traction Co.*, de Lambeth à London, Ont.

1276. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, de fournir les facilités convenables aux stations pour le service des voyageurs et l'expédition du fret. Refus des employés de signer des connaissements en recevant les marchandises pour le transit.

1277. Trois vaches tuées sur le chemin de fer Canadian-Northern, près de Maymont, Sask., le 13 novembre 1908.

1278. Etat du croisement de la voie publique un mille à l'est du village de Hamiota, Man.

1279. Distinction injuste, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans les taux de voyageurs et les taux de fret de la Jonction du Coteau, Qué.

1280. Etat des wagons-pension sur le chemin de fer Canadian-Northern, entre Battleford et Kamsack, Sask.

1281. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, connu sous le nom de " Subway ", à l'est de la station, Trenton, Ont.

1282. Destruction de 22 acres de blé par suite de l'imprudence des cantonniers du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui allumèrent sur la voie un feu qui s'étendit au quart sud-est de la section 6, township 23, Sask., à l'ouest du 3ième méridien.

1283. Incendie allumé sur une propriété de Alexander, Man., par les locomotives de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1284. Surtaux de $4.50, par le chemin de fer Grand-Tronc, sur trois billets de première, de Montréal à Toronto, achetés le 31 août 1909.

1285. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sur la rue Church, dans le village de Mimico, Ont.

1286. Projet d'enlèvement des garde-bestiaux, pour les remplacer par des barrières, à un croisement du chemin de fer Grand-Tronc, à Holstein, Ont.

1287. Etat dangereux des croisements des Compagnies de chemins de fer Michigan-Central et Père-Marquette, dans les villages d'Iona et de Shedden, Ont.

1288. Discontinuation par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de l'habitude de laisser les clients décharger partiellement un wagon à une station, avant l'arrivée à destination.

1289. Refus par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de régler les dommages pour la perte d'une malle et de son contenu.

1290. Insuffisance de l'aménagement de la plateforme à Creelman, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1291. Insuffisance de l'aménagement de la station de Loughhead, Alta., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1292. Absence de service pour le public, par la Compagnie du chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental, sur sa ligne de Cloverdale à Abbotsford, C.-B., et refus de sa part de construire des croisements.

1293. Frais d'entreposage perçus par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern sur un wagon de whiskey qui avait été contremandé à la distillerie.

1294. Destruction de trois moutons, près de Birtle, Man., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, et refus de régler les dommages.

1295. Destruction des voies publiques, comprenant la voie de Yake à Copeland, et celle de Sicamous à Vernon, C.-B., par suite de substances inflammables laissées sur la voie.

1296. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de protéger sa voie avec des garde-bestiaux et des clôtures, dans la section sud-est 6, concession 9, township de Flos, Ont.

1297. Perte de temps sur la ligne de la Compagnie de Téléphone Bell, par suite d'interruptions dans la conversation. (Contestation du prix exigé.)

-1298. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern de se servir des tarifs fixés par la Commission relativement au taux sur les bardeaux.

1299. Prix excédant le taux légal, demandé par la *Dominion Express Company,* sur une expédition de cassis de Montréal à Hamilton, Ont.

1300. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur la septième ligne, municipalité d'Esquesing, Ont.

1301. Refus de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'accepter les wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour les livrer à Tofield, Alta.

1302. Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur du bois, de points des côtes du Pacifique à Brownlee, Tugaske et Outlook, Sask.

1303. Taux excessifs sur des instruments d'arpenteurs, de Québec à Thetford-Mines, Qué., exigés par la *American Express Company.*

1304. Perte d'un wagon de conserves consigné à Saskatoon, Sask., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1305. Surtaux sur des paquets de messagerie, expédiés de points à l'ouest de Toronto, par suite d'une augmentation de distance en les expédiant *via* Saint-Polycarpe, Qué.

1306. Projet d'établissement d'une ligne d'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern au quart N.-E. de la section 2, Ont.

1307. Perte de $150.70, par suite du retard de porcs en transit, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1308. Taux excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour traîner des wagons chargés de bois, du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean à un clos de bois sur sa ligne.

1309. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a fermé des rues dans la ville de Saint-Jean, Qué., et placé des rails à travers la rue Jacques-Cartier, de la même ville.

1310. Etat dangereux d'un croisement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur la rue John, Weston, Ont.

1311. Surtaux exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur un wagon de meubles de Kenora à Vernon, C.-B.

1312. Perte de trois vaches tuées par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et refus de sa part de régler les dommages.

1313. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le lot 5, concession 6, township de Mountain, Ont.

1314. Etat dangereux du croisement du chemin de fer Père-Marquette dans le village d'Iona, Ont.

1315. Etat dangereux du croisement du chemin de fer Père-Marquette dans le village de Shedden, Ont.

1316. Etat dangereux du croisement de la voie du chemin de fer Michigan-Central dans le village d'Iona, Ont.

1317. Etat dangereux du croisement de la voie du chemin de fer Michigan-Central dans le village de Shedden, Ont.

1318. Distinction dans les taux sur le pétrole, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au détriment des *Canadian Oil Companies, Limited.*

1319. Facilités insuffisantes pour les expéditions d'huile dans les wagons réservoirs, de Richardson-Siding à Sarnia, Ont.

1320. Posage de tuyaux à gaz sous la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc sans en avoir obtenu d'abord l'autorisation de la Commission, à Lorraine, Ont.

1321. Etat dangereux du croisement du chemin de fer North-Road, sur le chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental, entre la cité de New-Westminster et les villes de Port-Moody et Barnet, C.-B.

1322. Surtaux sur une expédition de chaises d'Owen-Sound à Vancouver, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1323. Poulain tué à Clavet, Sask., sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

1324. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de se soumettre à l'ordre de la Commission en date du 16 octobre 1905, concernant le détournement de la rue Thibault, Saint-Boniface, Man.

1325. Insuffisant certificat de service donné à un de ses employés, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1326. Facilités insuffisantes fournies par la Compagnie du chemin de fer Jonction de Napierville aux hommes d'affaires et aux voyageurs en général, de Saint-Cyprien à Montréal, Qué.

1327. Surtaux dans les taux de fret, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, sur une expédition de quatre wagons de bois, de Maddaugh-Siding à Stoney-Plains, Alta.

1328. Service insuffisant de messagerie fourni à et de Ruthven, Ont., et taux de messagerie excessifs sur les expéditions de fruits.

1329. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de donner une réponse concernant l'érection d'une station à la jonction de sa ligne principale et de l'embranchement Emerson.

1330. Aménagement médiocre de la station fournie par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, dans la paroisse de Deschambault, Qué.

1331. Difficultés s'élevant de temps à autre entre une certaine maison de commerce de Toronto et les compagnies de chemins de fer, relativement aux marchandises avariées et endommagées en transit.

1332. Réclamations contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour manque, dommages-intérêts, et emmagasinage, sur une expédition de farine de Moosomin à Halifax, N.-E.

1333. Construction de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers une certaine propriété dans la N.-E. 9, 36, 4, Saskatchewan, et défaut par elle d'en payer la valeur.

1334. Dangereux état du ponceau à Harrowsmith, au-dessous du chemin de fer Kingston et Pembroke, et du chemin de fer de la Baie-de-Quinté.

1335. Insuffisance de l'aménagement fourni par la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke pour le transport du fret à la gare de Glenvale, Ont.

1336. Difficultés avec l'*American Express Company* parce qu'elle ne se conforme pas aux instructions de route pour les marchandises qu'elle reçoit à Boston de Saint-Jean, N.-B.

1337. Retard de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à obtenir la permission de construire une ligne d'embranchement à Passburg, Alta.

1338. Distinction dans les taux sur le bois, de Yorkton à Veregin, via les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, à l'encontre des expéditions, de points sur le chemin de fer Candian-Northern à d'autres points du chemin de fer Canadian-Northern.

1339. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à l'encontre de la cité de Québec, en faveur de la cité de Montréal, sur les expéditions de Québec et autres endroits sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1340. Mauvais état d'un passage de ferme, lot 1, concession 11, township de Tay, comté de Simcoe, Ont., sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1341. Surtaux sur des paquets expédiés de Montréal à Saint-Jean, N.-B., par la *Dominion Express Company* et par la *Maritime Express Company.*

1342. Distinction des chemins de fer canadiens en faveur des expéditions américaines sur des marchandises entrant en Canada.

1343. Etat insuffisant de la manœuvre du pont tournant du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, qui traverse la rivière Gaspereaux, Port-Elgin, N.-B.

1344. Prix du charroi exigé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour la livraison du sucre, quand le charroi n'est pas fait par elle mais par une compagnie indépendante.

1345. Etat insuffisant des clôtures le long du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township d'Algoma-Sud, Ont.

1346. Surtaux de la *Dominion Express Company* sur une expédition de lions de Québec à Saint-Jean, N.-B.

1347. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'empêcher un fossé qui traverse le lot 10, concession 6, township de Cavan, et de se remplir de terre.

1348. Vache tuée à environ deux milles de Vassar, sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, le 21 mai 1909.

1349. Facilités de station insuffisantes par la Compagnie du chemin de fer min de fer Pacifique-Canadien à la Jonction Newburg, N.-B., et absence de croise-Pacifique-Canadien à Newburg-Junction, N.-B., et absence de passage pour aller et venir de la gare.

1350. Etat malpropre des voitures à voyageurs de première classe, de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, qui font le service entre Montréal et Grand'Mère, Qué.

1351. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, d'enclore sa voie, au lot 18, concession 1, township Oliver, Ont.

1352. Surtaux, par les Compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, sur des wagons chargés partie de bois, partie de poteaux de clôtures en cèdre, de Warroad, Min., à Indian-Head, Sask.

1353. Taux de surestarie à Halifax, sur un wagon de charbon de Philadelphie, Pa., par suite du retard de la goëlette *Edwina,* retenue par le mauvais temps.

1354. Etat dangereux du croisement sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le district de East-Clover-Bar, situé à environ deux milles à l'ouest de la gare Adrossan.

1355. Surtaux sur une expédition d'effets, de Souris, Man., à Victoria, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1356. Refus, par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de payer un montant suffisant de dommages, pour l'expropriation de partie d'un terrain situé dans le quart sud-ouest de la section 10, 24, 17, ouest.

1357. Insuffisance du service des trains et des facilités fournies par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc durant les saisons des vacances.

1358. Surtaux sur deux ballots de chaises de Montréal à l'Assomption, Qué., par la *Canadian Northern Express Company.*

1359. Surtaux par différentes lignes de messageries sur renvois de paniers, de Welland, Ont.

1360. Deux vaches tuées par suite du mauvais état des garde-bestiaux, chemin McKinnon, Ile de Vancouver, C.-B., sur le chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

1361. Construction de clôtures paraneige sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Carman, Man.

1362. Dommages par le feu aux propriétés de plusieurs fermiers, dans le voisinage de Gilpin, Alta., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

1363. Construction de clôtures paraneige à Somerset, Man., par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1364. Bœufs tués sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, par suite de l'absence de clôtures sur sa voie, à Chaplin, Sask.

1365. Surtaux sur une expédition de pommes, de Britton à Virden, Man.

1366. Feuille d'expédition de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, déclarant marchandises de 1ère classe, au lieu d'effets de colons, des marchandises allant de Richmond-Hill, Ont., à Belmont, Man.

1367. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à l'encontre des expéditions de Belleville, en faveur de la ville de Deseronto, Ont.

1368. Taux de fret excessifs, par la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, sur des expéditions de pommes et d'huîtres, de Montréal à Gentilly.

1369. Refus soudain de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique d'accepter des expéditions parce qu'elle n'a pas un service de wagons chauffés, à Saskatoon, Sask.

1370. Retard par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire la livraison d'une malle à Marmantown, Sask.

1371. Deux bêtes à cornes tuées par un train de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près d'un croisement à Cowley, Alta., par suite de l'insuffisance des garde-bestiaux.

1372. Bestiaux tués par un train de fret de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, par suite de l'absence de clôtures le long de la voie, à South-Junction, Man.

1373. Méthodes employées par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour le mouvement du fret local et de gare en gare à Boissevain, Man.

1374. Manque de wagons sur le chemin de fer Québec-Central pour les expéditions de pulpe.

1375. Distinction, à l'encontre de la Colombie-Britannique dans les taux des voyageurs, et plus spécialement les taux de voyageurs de commerce.

1376. Tarif spécial émis par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le coke et le charbon, faisant une distinction injuste à l'encontre des expéditions de Lunblerck, Alta., en faveur d'expéditions de Lethbridge, Alta.

1377. Vache tuée par un train de chemin de fer dans le voisinage de Findlatar, par suite de l'absence de clôtures sur la voie.

1378. Dommages causés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par suite d'un feu de prairie le long de la ligne des townships 45 et 46, rangs 12 et 13, à l'ouest du 4ième méridien.

1379. Réclamation contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern pour perte de foin par suite d'un incendie entre Warman et Osler, Sask.

1380. Projet de construction d'un remblai à travers l'entrée de Market-Grove, Prince-Rupert, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

1381. Retard dans l'expédition d'un wagon de grain consigné à Winnipeg, Man.

1382. Perte d'un moulin à vent, d'un broyeur, etc., expédiés à Lumsden, Sask., par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1383. Changement de nom de la station connue sous le nom de Irish-Creek, au nom de Jasper, qui est celui du village et du bureau de poste.

1384. Connaissements de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui exigent la vérification des poids et de la classification avant d'accepter la livraison de l'expédition.

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 20c

1385. Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au sujet de l'emplacement projeté d'une gare sur l'embranchement de Régina-Bulyea, 1½ mille à l'est de l'emplacement actuel de la ville.

1386. Refus de la Compagnie du chemin de fer *New York Central and Hudson River* d'accepter un billet de 1ère classe de l'avant-veille.

1387. Refus d'un agent de la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à Sorel, d'accepter des expéditions de bière à une heure assez matinale pour le fret du matin.

1388. Refus de la Compagnie du chemin de fer *Atlantic and Lake Superior* d'accepter un wagon de traîneaux à Matapédia, sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, consigné à Grand-Pabos, Qué.

1389. Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique Canadien, sur une expédition d'agneaux de Farrelton, Qué., à Ottawa, Ont.

1390. Retard, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le transport d'une expédition de chevaux, d'Ottawa à Saskatoon, Sask., et aussi, facilités insuffisantes pour nourrir les animaux sur la route.

1391. Surtaux sur une expédition de livres de Toronto à Seattle, Wash., par les Compagnies des chemins de fer Pacifique-Canadien et Sumas et Pacifique.

1392. Taux excessifs de voyageurs à et de Fife C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1393. Taux excessifs de voyageurs, exigés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Saint-Hyacinthe et Montréal.

1394. Insuffisance des voies d'évitement, sur le chemin de fer Pacifique Canadien, sur le quart nord-est de la section 20, township 16, rang 21, entre Strathclair et Newdale, Man.

1395. Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, sur une expédition de bois, d'un endroit canadien à Buffalo, N.Y.

1396 Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur un wagon d'effets de colons expédié de Yellow-Grass à Régina, Sask.

1397. Jument tuée près de Creston, C.-B., par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1398. Négligence de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'entretenir en bon état ses clôtures et ses garde-bestiaux, au croisement, dans la municipalité de La Broquerie, Man.

1399. Manque de wagons de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Didsbury, Alta.

1400. Surtaux, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur une expédition de marbre, de Montréal, Qué., à Hamilton, Ont.

1401. Condition des clôtures et des garde-bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à travers les lots de paroisses 124, 125, 126 et 127, paroisse de Portage-la-Prairie, Man.

1402. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de clôturer sa voie de Maidstone à un endroit à l'est de Birling-Siding.

1403. Condition insuffisante des wagons 1515 et 135, de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, qui font le service sur l'embranchement de Outlook.

1404. Réclamation de $6.50 contre la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour les salaires des hommes et la nourriture des chevaux, *re* retard dans la livraison d'une expédition de chevaux de Pratt-Siding.

1405. Taux de fret excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'Owen-Sound à North-Bay, Ont.

1406. Etat dangereux du croisement de la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, près de Bird's-Creek, Ont.

1407. Refus par la Compagnie de Téléphone du comté de Champlain de donner des correspondances avec la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, à Saint-Prosper de Champlain, Qué.

1408. Retard apporté par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la livraison d'une expédition de fruits de Niagara-on-the-lake à Montréal, Qué.

1409. Surtaux par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur une expédition de pommes de Lucan, Ont., à Wolseley, Sask.

1410. Insuffisance de l'aménagement de la gare du chemin de fer Great-Northern, à Tamarack, C.-B.

1411. Insuffisance de l'aménagement de la gare du chemin de fer Great-Northern, à Porto-Rico, C.-B.

1412. Réclamation contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour perte de grain par suite d'un incendie à Strome, Alta.

1413. Bétail tué à Ruther-Glen, Ont., par suite de la négligence de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'ériger des clôtures et des garde-bestiaux.

1414. Réclamation contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'incendie d'une écurie à Emerson, Man.

1415. Facilités insuffisantes pour le mouvement des marchandises, et aménagement insuffisant pour les voyageurs, fournis à Naseby-Station, par la Compadu chemin de fer Pacifique-Canadien.

1416. Suppression de deux haltes, à Butler et à Osquan, par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

1417. La Compagnie du chemin de fer Transcontinental a exproprié un terrain (100 pieds), et coupé la propriété à angle droit pour la traverser, au lieu de construire un pont élevé à Saint-Malachie, Qué.

1418. Projet de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, de détourner la voie publique entre les lots 20 et 21, concession 4, township de Whitby, Ont.

1419. Manque de wagons pour les expéditions de fruits de Drumbo, Ont., sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

1420. Réclamation contre l'*American Express Company* pour la perte d'une bourse en argent d'une expédition de marchandises d'Athelboro, Mass., à Montréal, Qué.

1421. CCondition insuffisante des garde-bestiaux sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans le voisinage de Tantaller, Sask.

1422. Etat dangereux du croisement dans la ville de Lindsay, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

1423. Taux excessifs exigés par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada, pour le téléphone à Westboro, Ont.

1424. Défaut, par la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, d'arrêter son train nº 1 à Hinchenbrooke-Station.

1425. Aménagement insuffisant de la plate-forme à la gare de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, à Saint-Prosper de Champlain, Qué.

1426. Taux excessifs d'aiguillage imposés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des wagons de charbon à Prescott, Ont.

1427. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Québec-Central de classifier convenablement des travaux de déblai faits sur la section de Saint-Georges à Sainte-Justine, Qué.

1428. Distinction, dans les taux de voyageurs, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Toronto et les Chutes-Niagara, à destination de Prescott. Prescott.

1429. Taux de fret excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sur un wagon de dosses, de Kenora à Belmont, Man.

1430. Taux excessifs de messagerie entre Toronto et Cobalt, Ont.

1431. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de se protéger contre le feu sur la ligne entre Cadsby et Castor, Alta.

1432. Service des trains peu satisfaisant fourni par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Hitchcock, Sask.

1433. Dommages à une ferme, sud-ouest 24. t. 50. r. 2, ouest, 4ième méridien, Alta., par suite d'un feu de prairie causé par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1434. Manque de wagons, sur le chemin de fer Ontario-Central, pour l'expédition du bois, de Marmora-Junction à Cardova.

1435. Raccordement insuffisant entre les Compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Michigan-Central, à Petrolia, Ont.

1436. Dommages causés par suite d'un incendie allumé par un train de fret de la Compagnie du chemin de fer Great-Northern, le 26 août 1909, à Brandon, Man.

1437. Etat du croisement du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre les sections 5 et 6, township 40, rang 10, ouest, 3e m., Sask.

1438. Augmentation des taux de fret sur le blé à des points sur l'embranchement Yorkton du chemin de fer Pacifique-Canadien, et taux excessifs sur des points du chemin de fer Grand-Tronc.

1439. Dommages sur une expédition de canaris de New-York à London, Ont.

1440. Classification de paquets de thé dans des enveloppes de papier de plomb comme marchandises de 1ère classe, soumises aux taux de fret les plus élevés.

1441. Méthodes d'expédition des marchandises de Montréal, lesquelles ne sont pas conformes aux instructions des feuilles de route, et défaut par la Compagnie de chemin de fer Québec, Montréal et Sud d'avoir des tarifs avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

1442. Tracé projeté de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à Midale, Sask.

1443. Etat du croisement de la voie publique, sur le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, au quart nord-est de 12, 44, 6, ouest, 4ième méridien, Alta.

1444. Etat des clôtures et des garde-bestiaux de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à McClean's-Siding, entre Roblin et Deepdale, Man.

1445. Distinction, par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en faveur de Toronto, à l'encontre de Montréal, relativement au poids des wagons de bétail sur pieds, expédiés de Winnipeg et de points à l'ouest de Winnipeg.

1446. Dinstinction en faveur des expéditeurs de l'est, dans les taux sur les moulins à vent, de Brandon à Vancouver.

1447. Réclamation contre la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour jument et poulain tués au croisement de la ligne Soo, section 2, township 2, rang 15, ouest, 2e m., Sask.

1448. Beaucoup de dérangement occasionné aux voyageurs par suite d'un retard de quatre heures de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et New-York, le 27 décembre 1909.

1449. Trop de retard apporté par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien dans le règlement de dommages pour manque, bris, etc.

1450. Cheval tué sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, à Saint-Prosper de Champlain, Qué.

1451. Obstruction de croisement par les équipes des trains aiguillant les wagons au croisement entre Soo-Station, du côté américain, et la station de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, du côté canadien.

1452. Taux de fret excessifs et taux d'aiguillage sur du charbon, de Pinto à North-Portal, Sask.

1453. Taux de messagerie excessifs dans la province de Saskatchewan, plus particulièrement à North-Portal, Sask.

1454. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir un passage de ferme sur la ligne, au lot 6, con. 8, township de Muskoka, Ont.

1455. Construction de clôtures paraneige sur une ferme à Knox, Man., sans le consentement du propriétaire.

1456. Fermeture de la gare et du bureau de télégraphe par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Eau-Claire, Ont.

1457. Taux excessifs de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le bétail sur pieds, entre Toronto et Smith's-Falls, Ont., comparés aux taux de Toronto à Montréal.

1458. Distinction, à l'encontre de la cité de Québec, des taux communs sur les marchandises de fer, par les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Québec-Central.

1459. Pose de fils au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sans l'autorisation nécessaire, à ¾ de mille au nord de Chatsworth-Station, Ont.

1460. Etat dangereux du croisement à la rue Catherine, Hamilton, Ont., sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo.

1461. Aménagement insuffisant fourni par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour l'expédition des porcs, de Goldstone, Ont.

1462. Aménagement insuffisant fourni par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour décharger les wagons de charbon ou de bois dans les cours de Saskatoon, Sask.

1463. Refus de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de régler pour l'expropriation de terrain requis pour la construction du prolongement Rossburn, au sud du quart de la section 13, 23, 29, à l'ouest du premier méridien.

1464. Taux excessifs de téléphone exigés par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada.

1465. Vache tuée sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à Lloydminster, Sask., par suite de l'absence de clôtures le long de la voie.

1466. Retard, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, d'amener les wagons dans la cour aux bestiaux, à Edmonton, Alberta.

1467. Taux de messagerie excessifs sur des fontes moulées, d'Edmonton, Alta., à des endroits de l'ouest.

1468. Contre le système actuel de location des lits pour les voyages en chemin de fer, et contre les taux excessifs exigés pour un lit entre Toronto et Port-Arthur, Ont.

1469. Défaut par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, de régler pour appropriation de terrain requis pour l'emplacement de la ville, dans la moitié ouest de la section 14, tp. 15, ouest, du 1er méridien, Man.

1470. Défaut par la *British Columbia General Contract Company* de régler avec les sous-entrepreneurs pour la construction de gares et de maisons de cantonniers sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Strassburg et Nokomis.

1471. Contre la clause des risques du propriétaire de la formule de commerce des compagnies de chemins de fer.

1472. Projet de la Compagnie du chemin de fer Canadian Northern d'abolir la halte à Rosslyn, Ont.

1473. Surtaux sur une expédition de pommes de Belleville, Ont., à Bowman, Man., par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.

1474. Etat des clôtures, des garde-bestiaux et des croisements sur le chemin de fer de la *Atlantic and Lake Superior Co.*

1475. Taux de transport excessifs par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette sur une expédition de feuilles de métal, de Preston, Ont., à Wheatly, Ont.

1476. Construction de la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien à travers une certaine propriété sans donner une indemnité suffisante.

1477. En construisant des clôtures sur la propriété autour de la gare d'Otterburn, Man., la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'a laissé aucun accès à la station pour les omnibus.

1478. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien réclame comme lui appartenant une petite partie de terrain sur laquelle sont construites des résidences au Cap-Saint-Ignace, Qué.

1479. La Compagnie du télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien a retenu certains messages adressés à Winnipeg.

1480. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au détriment de certains commerçants dans le voisinage de Smith's-Falls, relativement aux taux sur bêtes à cornes à l'engrais de Toronto.

1481. Distinction par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'encontre des wagons pour le chargement du grain, en faveur des wagons pour d'autre fret, à Rouleau, Sask.

1482. Etat insuffisant des garde-bestiaux sur les lignes de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Cowley, Alta.

1483. Taux sur le charbon exigés par les chemins de fer dans la province de Saskatchewan.

1484. Taux de surestaries excessifs sur deux wagons d'orge à High-River, Alta., par suite du refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de livrer les wagons jusqu'à ce qu'on produise des factures consulaires.

1485. Taux de 10 pour 100 exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des wagons excédant la capacité marquée, quoique ces wagons chargés d'un excédent de 10 pour 100 le fussent sur la demande de la compagnie de chemin de fer.

Doc. parlementaire No. 20c.

1486. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour récolte détruite par le bétail, par le fait que son passage à niveau à Lake-Francis, Man., n'était pas clos.

1487. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern applique encore les mêmes taux qu'appliquait le Département de la Construction avant que la partie du chemin depuis Benito jusqu'à Pelly, Sask., eût été transférée au Département de l'Exploitation.

1488. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, relativement à l'état dangereux du passage situé à environ 200 verges à l'est de la gare à Waterdown, Ont.

1489. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour surtaux sur le transport du fer en gueuse de Montréal à Kingston, Ont.

1490. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, relativement au changement de tracé proposé de l'embranchement de Crowsnest-Pass entre Dunmore et Burdette, Alta.

1491. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ne donnant pas suffisamment d'accommodation aux expéditeurs à Dayton-Station, Ontario; qu'il n'y a pas d'enseignes aux passages, et que les trains passent sans siffler.

1492. La Compagnie Canadienne de Messageries, pour taux imposés sur les huîtres venant de West-Barrington, R.-I., E.-U.

1493. Augmentation des taux par des compagnies de messageries pour le transport des huîtres entre Buffalo et Toronto quand elles sont expédiées de quelque point de la Compagnie de Messageries Adam.

1494. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au sujet du passage projeté à la Coulée, section 34-45-21-4, à 8 milles au sud de Camrose, Alta.

1495. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, quant aux taux de fret entre Joliette et autres points de la province de Québec.

1496. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, insuffisance de wagons pour le transport du bois de construction entre le Nouveau-Brunswick et certains points des Etats-Unis.

1497. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, au sujet du mauvais service du fret et des voyageurs à Lavenham, Man.

1498. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, insuffisance de wagons pour le transport de la pulpe entre certains points du Nouveau-Brunswick et des Etats-Unis.

1499. Taux excessif imposé par la Compagnie de Téléphone Bell du Canada pour un téléphone de résidence privée.

1500. Grands retards causés par le fait que les convois de chemins de fer ralentissent leur vitesse à 10 milles à l'heure aux croisements.

1501. Le manque de débarcadères pour les bateaux à Arrow-Lake, C.-B.

1502. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour taux excessifs sur l'huile, entre Lawrenceville, Ill., et Toronto, Ont.

1503. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ne donnant pas d'accommodation suffisante aux voyageurs à la gare d'Adirondack.

1504. La Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, ne donnant pas d'accommodation suffisante à la gare de Shedden, Ont.

1505. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour service insuffisant de trains entre Lindsay, Ont., et Haliburton, Ont.

1506. Responsabilités des compagnies de messageries lorsque la valeur de l'expédition n'est pas déclarée.

1507. Perte de 27 tonnes de foin incendié par la faute de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, qui n'était pas pourvue de garde-feu, à Innisfail, Alta.

1508. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour taux excessifs entre Buchanan, Sask., et Headingley, Man.

1509. Perte d'un baril d'huile à la gare de Gull-Lake, Sask., sur la ligne du Pacifique-Canadien, par suite de manutention imprudente.

1510. La Compagnie du chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, pour incendie de bois de service durant la construction de sa ligne à travers la propriété aux environs de Cloverdale, C.-B.

1511. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet de l'état des barrières de ferme aux environs de Kenmay, Man.

1512. La Compagnie du chemin de fer Ontario-Central faisant de l'aiguillage sur les grands chemins avec un mécanicien et un serre-freins seulement.

1513. Les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, pour surtaux sur un envoi de pommes tapées consignées à Winnipeg, Man.

1514. La Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, au sujet de clôtures défectueuses le long de sa ligne sur le lot 28, con. 2, township de Romney, Ont.

1515. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet de son intention de retrancher un train sur son embranchement Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

1516. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, pour surtaux sur un envoi de chaux et de pierre taillée, de Saint-Boniface à Vonda, Sask.

1517. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet du changement projeté de l'emplacement de sa gare à Carlstadt, Alta.

1518. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour surtaux sur une consignation de Montréal à Maniwaki, Qué.

1519. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour surtaux sur un envoi de pommes tapées expédié d'un point près de Belleville, Ont.

1520. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour surtaux sur un envoi de bois de Earlton, Ont., à Buffalo, N.Y.

1521. La Compagnie de Messageries Dominion, au sujet du taux demandé sur un petit colis d'objets personnels.

1522. Protêt contre l'approbation par le Bureau des tarifs de Winnipeg des compagnies de télégraphe faisant affaires dans la ville de Winnipeg, Man., et au dehors.

1523. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour chevaux blessés ou perdus par l'enlèvement des barrières à un mille à l'est de Lundbreck, Alta.

1524. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au sujet des taux demandés aux voyageurs entre Rockwood et Guelph, Ont.

1525. Mauvais résultats obtenus par le transport du charbon dans des wagons ouverts.

1526. La Compagnie de Messageries Dominion, pour taux demandés sur un envoi de tapis de Winnipeg à Morden, Man.

1527. Les compagnies de chemins de fer qui n'allouent pas pour la tare du wagon quand elles pèsent des chargements de bois.

1528. Dommage à la propriété à Lethbridge, Alta., par les constructeurs de la ligne du Pacifique-Canadien à Carmanguay.

1529. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour surtaux dans l'expédition d'effets de colons de Laurier, Man., à Régina, Sask.

1530. Officiers de chemins de fer à Moosejaw, ordonnant aux mécaniciens du train de désobéir aux règles des chemins de fer.

1531. Les Compagnies de chemins de fer Père-Marquette et Grand-Tronc, refusant de se pourvoir de wagons-réservoirs pour le transport de l'huile de Wallaceburg, Ont.

1532. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour un attelage de juments tuées dans la cour de McTaggart, Sask., vers le 7 janvier 1910.

1533. Taux d'express excessifs demandés de Winnipeg à Red-Deer et à Edmonton, Alta.

1534. Taux d'express excessifs demandés de Fort-Francis à Port-Arthur, Ont.

1535. Etat des croisements de téléphone de la Compagnie de Téléphone Municipale à Gladstone, Man.

1536. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour différence au sujet de wagons, au détriment des routes toutes canadiennes à Winnipeg *via* North-Bay, et en faveur de la route *via* Chicago.

1537. La Compagnie du chemin de fer *Windsor, Essex and Lake Shore Rapid*, pour défaut d'accommodation pour les voyageurs et le fret, à Ruthven, Ont.

1538. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au sujet de la ligne projetée entre Old-Fort, près de Midland, et un point de l'embranchement Penetanguishene.

1539. La Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, pour service donné entre Chatham, Blenheim et Dresden, Ont.

1540. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour défaut d'accommodation de quai à Oakville, Ont.

1541. Etat des parcs de la Compagnie de Laminoirs de London, situés trop près de la voie du chemin de fer Père-Marquette.

1542. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour la perte de cinq chevaux dans la section 28, township 22, rang 32, à l'ouest du premier méridien, Saskatchewan, 1er décembre 1909.

1543. Distinction dans l'importation v. taux de riz domestique.

1544. La Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour dommages à des meubles durant le transport.

1545. Les Compagnies de messageries Adam et Dominion, pour délai dans l'expédition de registres de graphophones, de Bridgeport, Conn., à Winnipeg, Man.

1546. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour refus de régler une réclamation au sujet d'une jument tuée près de Caron, Sask.

1543. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour défaut de fournir des wagons convenables pour le transport de la pierre, de Sainte-Marie, Ont.

1548. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour n'avoir pas de drainage convenable sous sa voie à Bainsville, Ont.

1549. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, au sujet de la route proposée dans le township de Sidney, Ont.

1550. La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, au sujet de l'état des clôtures le long de sa voie dans les sections 33 et 34, township 19, rang 21, à l'ouest du second méridien, aussi manque de protection pour le bétail.

1551. Conditions des installations de voyageurs sur la ligne de la Compagnie Salisbury et Albert.

1552. Pour avoir gêné la circulation avec une suite de wagons au passage de la rue Duncan, à Fort-William, le 30 de septembre 1909.

1553. Officiers des douanes canadiennes, pour avoir retenu 35 colis de matière imprimée pour droits, à Windsor, et consignés aux différents agents de la Compagnie de chemin de fer Wabash, au Canada.

1554. La Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, au sujet de taux excessifs de messageries.

1555. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, pour ne pas avoir pourvu de garde-bestiaux le passage public de Spy-Hill, Sask.

1556. La Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et Eastern, pour le mauvais état du passage de ferme au quart sud-ouest de la section 3, township 8, municipalité de Surrey, C.-B.

1557. Pose de fils téléphoniques sous la voie du Grand-Tronc-Pacifique au sud de Sainte-Marie, Ont., apparemment sans autorisation.

1558. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, défaut de régler pour terrains expropriés dans le voisinage de East-Clover-Bar, Alta.

1559. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pour service de trains fourni entre Toronto et Fenelon-Falls, Ont.

1560. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour l'enlèvement de pommes des wagons figoriques à Fort-William, Ont.

1561. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour avoir refusé de creuser un fossé le long de sa voie, où elle traverse le lot 24, concession 11, township de Medonte, Ont.

1562. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au sujet de taux d'emmagasinage prévus par C.R.C., Nº H 912, supplément Nº 2.

1563. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour surtaux sur sur le transport d'un wagon de pommes, de Goderich, Ont., à Coaticook, Québec.

1564. Pour taux excessif sur un lot de journaux expédiés de Windsor-Mills, Qué., à Brantford, Ont., *via* la Compagnie Canadienne de Messageries.

1565. L'agent à Régina, Sask., pour ne pas avoir fourni un état exact de l'arrivée et du départ des trains.

APPENDICE B.

LISTE DES DEMANDES ENTENDUES AUX SEANCES PUBLIQUES DE LA COMMISSION, DURANT L'ANNEE EXPIREE LE 31 MARS 1910.

1598. Plainte de sir Richard Cartwright, G.C.M.G., alléguant que le passage du Grand-Tronc et du Kingston et Pembroke à la Place d'Armes, en face des casernes de la Tête du Pont, à Kingston, Ont., est dangereux. Elle demande qu'on fasse en sorte d'assurer une protection plus efficace. (Dossier N° 8345.)

Par consentement, ordre est donné que dans aucun cas la vitesse ne dépasse six milles à l'heure au passage.

1599. Demande de la part de la Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, en vertu de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour un ordre revisant, changeant ou modifiant l'ordre du Bureau en date du 4 octobre 1906, qui permettait à la Compagnie Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié de traverser à niveau la voie du Grand-Tronc à la rue William, Chatham, Ont., et pour un ordre obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à rembourser à la Compagnie de chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié le coût d'installation et de jonction jusqu'aux barrières traversant les rues William et Queen, à et près du dit passage, le coût de raccordement d'aiguillage et des moyens se rapportant au dit système d'enclenchement. (Dossier 1781. Cause 4769.)

Demande renvoyée.

1600. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, pour l'autoriser à acquérir de nouveaux terrains adjacents à ceux de sa gare au ¼ nord-est de la section 6, township 10, rang 12, pour y construire un "Y" à Sydney, Manitoba.

Demande renvoyée. (Dossier 9585. Cause 4646.)

1600a. Demande de la part de Armstrong et Cook, de Toronto, pour un ordre obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir et construire un ponceau convenable à l'endroit où la voie de la compagnie se joint à leur ferme, lot 753, Lachine, Qué. (Dossier 1540.)

Ajournée. Ne sera pas considérée de nouveau à moins que les demandeurs ne le requièrent.

1601. Dans l'affaire du passage du chemin de Montréal à la jonction de Kingston, Ont., à niveau de rails, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Dossier 98.)

(Remarque.) Cette affaire est soumise pour la considération du prix de la protection recommandée par un ordre du bureau, N° 6191, en date du 6 février 1909, et la considération des plans de détails.

Ordre est donné à la ville de Kingston de payer le gardien de nuit. Le tunnel devant être construit avant le 1er d'août 1909.

1602. Demande de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 229 de la loi des chemins de fer, pour un ordre de construction et d'entretien aux frais de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, d'un système complet d'enclenchement avec dérailleurs sur les lignes des deux compagnies, les dits dérailleurs devant être reliés aux signaux locaux et de distance à un point où la voie de la compagnie demanderesse est traversée à niveau à Drumbo, Ont., par la voie du Pacifique-Canadien (anciennement *Credit Valley Railway*), en conformité avec les plans de dérailleurs à être soumis et approuvés par l'ingénieur de la Commission. (Audition ajournée.) (Dossier 8461. Cause 3933.)

Ordre est donné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de procéder à l'installation du système d'enclenchement dans les trois mois et aux frais de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

1603. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 299 de la loi des chemins de fer, pour un ordre recommandant l'installation et l'entretien, aux frais de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'un système complet d'enclenchement avec dérailleurs sur les lignes des deux compagnies, les dits dérailleurs devant être reliés aux signaux locaux et de distance, à un point où la voie de la Compagnie demanderesse est traversée à niveau à Brampton, Ont., par la voie du Pacifique-Canadien (anciennement *Credit Valley Railway*), en conformité avec les plans et détails à être soumis et approuvés par l'ingénieur de la Commission. (Audition ajournée.) (Dossier 8462. Cause 3934.)

Ordre est donné de procéder à l'installation du système, dans les trois mois, aux frais de la Compagnie du Pacifique-Canadien.

1604. Demande de la "Export Lumber Company", d'Ottawa, Ont., en vertu des articles 227 et 284 de la loi des chemins de fer, pour un ordre obligeant les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à fournir un raccordement au moyen d'un embranchement entre les voies de garage des deux compagnies actuellement construites à travers les rues Preston et York, en la ville d'Ottawa, Ont., afin de donner plus de facilité à la compagnie demanderesse. (Audition ajournée.) (Dossier 6183. Cause 4139.)

Demande renvoyée.

1605. Demande de la "Export Lumber Company", d'Ottawa, Ont., en vertu des articles 226 et 227, pour un ordre enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de permettre le raccordement de ses voies de garage telles que construites à travers la rue Preston, en la ville d'Ottawa, Ont., avc la voie de garage proposée de la compagnie demanderesse dans son chantier de la rue Preston, en la ville d'Ottawa, Ont.

(Audition ajournée.) (Dossier 8190. Cause 4158.)

Demande accordée, ordre émis.

1606. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, pour changer l'ordre du comité des chemins de fer du Conseil Privé du Canada, en date du 30 janvier 1900, au sujet du passage du chemin de fer du Pacifique-Canadien, au sud de Saint-Jérôme, Québec. (Dossier 9523. Cause 4608.)

Demande renvoyée.

1607. Relativement à l'accident survenu sur la voie du chemin de fer Michigan-Central à Springfield, Ontario, le 23 février 1909. (Dossier 9767.)

Demande renvoyée .

1608. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour obtenir une nouvelle audition de la demande en vertu de l'article 130 de la loi des chemins de fer, 1903, pour faire approuver et sanctionner la déviation d'une partie de l'embranchement au sud du canal Lachine, en la ville de Saint-Paul, Québec. (Dossier 1088. Cause 4861.)

Déviation approuvée. Les procédures en expropriation sont prises en vertu de l'ordre N° 1834, en date du 4 d'octobre 1906, et exécutées en vertu de l'ordre maintenant donné.

1609. Demande de la municipalité de la ville d'Ottawa, en vertu des articles 237 et 238, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à faire des travaux convenables pour faire passer le chemin de fer Canada-Atlantique, maintenant exploité par la Compagnie du Grand-Tronc sur le grand chemin où le dit chemin traverse la rue Lyon à niveau, un chemin public de la ville d'Ottawa, Ont. (Dossier 9514. Cause 4597.)

L'ordre est donné, les travaux devant être faits aux frais de la ville, qui devra dire dans les dix jours si elle consent à les faire.

1610. Considération d'un ordre en rapport avec les appareils de sûreté pour la manutention des chargements des pièces de longue dimension et de la pierre. (Dossier 8799.)

L'ordre est donné aux compagnies de chemins de fer de se conformer strictement aux règles de la "Master Car Builders Association", en ceci. A défaut de s'être conformée à ces règles, la compagnie sera passible d'une amende de $50, et les employés d'une amende de $25. Ordre N° 7590, en date du 24 juillet 1909.

1611. Demande de la ville de Guelph, Ontario, en vertu des articles 258 et 284 de la loi des chemins de fer, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire une gare convenable pour les voyageurs ainsi que les facilités nécessaires à sa station de Guelph, Ontario, et aussi, en vertu de l'article 238, obligeant la compagnie de chemin de fer à assurer la protection, la sécurité et la commodité du public circulant sur la rue Neeve, et, enfin, en vertu de l'article 238, pour un ordre enjoignant à la dite compagnie de chemin de fer de faire les travaux nécessaires pour assurer la protection, la sécurité et la commodité du public par la construction d'un pont ou tunnel au passage des rues Gordon et Norfolk, communément appelé passage de la rue Gordon.

(Cette demande ne sera pas entendue avant le 7 avril 1909, un mercredi.) (Dossier 9248. Cause 4433.)

Ordre est donné pour la construction d'une gare, pour la construction de tunnels, etc. Les travaux devront être terminés le ou avant le 1er juin 1911. Ordre 8627, en date du 21 octobre 1909.

1612. Plainte portée par le révérend W. Bruck, de Prince-Albert, Sask., pour retard apporté dans la livraison de dépêches télégraphiques par la *Canadian Northern Telegraph Company.* (Dossier 9371.)

Demande renvoyée.

1613. Plainte de la municipalité de la ville de Montréal, Québec, contre les taux, le service et l'administration du chemin de fer du Parc et de l'Ile. (Dossier 9527.)

Ordre est donné d'adjoindre à la Compagnie du chemin de fer Urbain de Montréal comme partie, et la question est ajournée en attendant les séances du mois de mai, pour voir quelles raisons empêchent les deux compagnies de faire cause commune comme route et comme tarif.

1614. Demande de la *Canadian Freight Association*, en vertu de l'ordre N° 3258 de la Commission, en date du 6 juillet 1907, pour faire annuler ou reviser les taux de transport actuels de fil à clôtures et à treillis, de Windsor, Stratford, Owen-Sound, Hamilton et Welland, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 7345. Cause 3210.)

Demande accordée. Ordre N° 6844, en date du 6 avril 1909.

1615. Plainte de la *Fullerton Lumber and Shingle Company,* de Vancouver, C.-B., alléguant une disparité des taux de fret sur les produits des forêts expédiés par les compagnies de chemin de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien. (Dossier 9868.)

Ordre est donné à la Compagnie du Pacifique-Canadien et à celle du Canadian-Northern de publier et d'enregistrer conjointement leurs taux de transport pour le fret, classes 6 et 10 inclusivement, de la classification canadienne. Ordre N° 7602, en date du 23 avril 1909.

1616. Demande de la *Canadian Freight Association*, en vertu de l'ordre N° supplément N° 1, classification N° 14. (Dossier 9428. Cause 4535.)

Ordre est donné pour les additions et changements contenus dans le supplément proposé à la Classification Canadienne N° 14, soient approuvés, sujets à certaines exceptions et additions telles que prévues dans l'ordre. Le supplément

devra prendre effet dans les trois semaines à dater de sa réception par le président du comité aviseur de la *Canadian Freight Association.* Ordre N° 7023, en date du 10 mai 1909.

1617. Demande de l'Association des Manufacturiers Canadiens, en vertu de la loi des chemins de fer, pour forcer les compagnies de chemin de fer à faire inclure les niveleurs (*road graders*) au service des municipalités, dans la liste des instruments aratoires de la Classification Canadienne. (Audition ajournée.) (Dossier 7750. Cause 3483.)

Demande refusée.

1617a. Plainte de C. B. Janes, d'Orillia, Ont., au sujet de la classification des boîtes à fromage. (Dossier 9417.)

Plainte renvoyée.

1618. Considération d'un ordre proposé au sujet de tarifs communs pour fret ou voyageurs quand les droits excèdent le total du tarif pour le même trafic des diverses compagnies faisant affaires séparément ou conjointement sur les routes communes et continues entre le point d'origine du trafic et celui de la destination. (Dossier 9754.)

Aucun ordre n'est émis. Voir dans l'appendice le jugement formel du commissaire McLean, en date du 28 mai 1909.

1619. Considération du refus projeté de tous frais d'arrêts quand il s'agit de changer de consignataire d'un wagon de marchandises en transit ou la destination, ou la diversion de ce wagon, quand aucun déchargement n'a été fait, et qui peut égaler ou excéder 1 cent par 100 livres. (Dossier 8659.)

Ordre fixant l'impôt à $3.00 par wagon.

1620. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour faire amender l'ordre en date du 21 janvier 1909, par lequel un taux d'arrêt sur le grain, à Cartier, a été fixé à vingt-cinq cents par wagon et par jour, de façon à ce que les frais appliqués pour ces arrêts et les services qu'ils occasionnent soient fixés à un chiffre raisonnable pour les services rendus par les compagnies de chemins de fer et en rapport avec les privilèges d'arrêts. (Dossier 8641. Cause 4743.)

Après avoir entendu les parties, le Bureau a refusé de donner un ordre susceptible de ressusciter la question.

1621. Plainte de la *British American Oil Company,* à responsabilité limitée, de Toronto, Ont., pour refus de la part de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de transporter de l'huile crue venant de Stoy, Ill., et en destination de Toronto, Ont., au taux de 5e classe, conformément à la Classification Officielle. (Réargumentation.) (Dossier 7529. Cause 3269.)

(Remarque.) Cette plainte entraînera la considération de l'effet (s'il y en a) du supplément circulaire " A ", de la Compagnie du Grand-Tronc, sur la Classification Officielle N° 29, au sujet de l'*Indianapolis Southern Tariff* du 16 décembre 1906, entré en vigueur le 20 janvier 1907 et, de l'article 336 de la loi des chemins de fer.

Une ordonnance est émise, fixant le taux légal imposable sur un chargement à 20 cents par 100 livres.

1622. Demande de la *Construction and Paving Company of Ontario,* à responsabilité limitée, pour un ordre obligeant les compagnies de chemins de fer à établir un taux uniforme pour le transport de l'huile d'asphalte, en wagons-réservoirs, de Philadelphie à Toronto, Ont., et à rembourser le surtaux sur les expéditions précédentes. (Dossier 9299.)

Le Bureau a rendu jugement, déclarant que 22 cents par 100 livres est le taux légal établi.

1623. Considération de la question du partage des frais d'aiguillage commun des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Toronto, Hamilton et Buffalo,

sur des taux spéciaux plus bas que ceux permis par l'ordre N° 4988 du Bureau. (Dossier 4459. Cause 4548.)

Question retirée.

1624. Demande de la *Canadian Freight Association*, pour changer l'ordre N° 3258 du Bureau, en date du 6 juillet 1907, en en éliminant la clause "H" se rapportant aux taux spéciaux d'accommodation. (Dossier 4649. Cause 1314.)

Ordre est donné que l'ordre 3258, en date du 6 juillet 1907 soit amendé en en retranchant la clause "H".

1625. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 256, pour obliger la ville de Montréal à faire les réparations nécessaires au pont connu sous le nom de Pont 1.65. et étant le viaduc construit au-dessus de la rue Ste-Catherine, en la ville de Montréal, Qué. (Dossier 6578. Cause 3736.)

Le Bureau verra aux changements et aux réparations à faire et s'ils doivent être faits dans le sens original approuvé par le Pacifique-Canadien, et qui ne permet le passage que des légers tramways, ou si le pont devra être refait pour servir au gros trafic actuel et au passage de lourds wagons et adjoindre la Compagnie du Chemin de fer Urbain de Montréal comme partie en cause.

Ordre est donné de procéder à l'exécution formelle de l'entente ci-haut et aux réparations et renouvellements qui devront être terminés le 6 avril 1909. En même temps, la ville de Montréal devra protéger la structure actuelle à la satisfaction de l'ingénieur du Bureau.

1626. Demande de la corporation municipale du township de Wainfleet, en vertu de l'article 250 pour obliger la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à construire un ponceau sous son embranchement Buffalo et Lac-Huron, à l'endroit où il traverse le chemin latéral entre les lots 23 et 24, concession 1, township de Wainfleet. (Audition ajournée.) (Dossier 9602. Cause 4660.)

Une ordonnance est émise permettant à la Compagnie du Grand-Tronc de construire un ponceau pour le 27 juin 1909 et d'après le plan soumis. Le township devra payer $300 à la compagnie du chemin de fer une fois les travaux terminés. La compagnie devra entretenir l'ouvrage à ses propres frais.

1627. Demande de la municipalité du township de Canboro, dans le comté de Haldimand, Ont., en vertu de l'article 237, pour obliger la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud (exploitée par la Compagnie du Michigan-Central) à construire un passage convenable au-dessus de sa ligne, pour relier la grande route ouverte par la dite municipalité à l'intersection du lot N° 8, dans la 3e concession du township de Canboro. (Dossier 7732. Cause 4385.)

Demande renvoyée.

1628. Demande du conseil municipal de Ekfrid, en vertu de l'article 251, pour faire approuver les travaux à faire au drainage McGugan-Currie, le long, en dessous et traversant la voie ferrée du Grand-Tronc. (Dossier 4921. Cause 4633.)

Le drainage en question étant dirigé vers le nord de la voie traversant les lots 21 et 22 de la concession 1 de Ekfrid, le Bureau a permis de traverser la voie principale et élevée de la Compagnie du Grand-Tronc à l'est de Glencoe, tel qu'indiqué sur le plan, la compagnie du chemin de fer devant construire et entretenir le ponceau suivant le plan. Les dimensions du ponceau sur la ligne principale devront être déterminées par l'ingénieur du Bureau en cas de différend.

1629. Demande du township de Raleigh, en vertu de l'article 251 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de construire ce qui est connu sous le nom de "Pike's Drainage Works" à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, dans le township de Raleigh, Ont. (Dossier 5389. Cause 1997.)

Le Bureau a désapprouvé les plans des travaux, mais a permis au township d'en soumettre d'autres s'il le juge à propos.

1630. Demande du township d'Eldon, comté de Victoria, en vertu de l'article 250, pour autorisation de construire un système de drainage à travers la voie dans le demi-lot 20 ouest, concession 5, du township d'Eldon. (Dossier 9220. Cause 4412.)

Ordre est donné sur consentement qu'un ponceau soit construit sous la voie ferrée de la compagnie, celle-ci devant fournir les matériaux.

1631. Demande du conseil municipal du township de Rochester, comté d'Essex, pour un ordre, en vertu des dispositions de l'article 250, approuvant le contrat James Strong Drain fait par James S. Laird, A.O., ingénieur du township, pour les fins de l'acte des fossés et cours d'eau, dans le township de Rochester. (Dossier 9628. Cause 4672.)

Ordre est donné d'approuver les plans et devis pour le ponceau.

1632. Demande du département de l'Agriculture du gouvernement de la province d'Ontario, en vertu de l'article 284, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à fournir des facilités de trafic à ou près de l'endroit où la ligne de la compagnie, qui va de Hamilton à Niagara-Falls, et traverse la frontière de la ville entre les townships Clinton et Louth, dans le comté de Lincoln, province d'Ontario. (Dossier 8644. Cause 4719.)

Ordre est donné de soumettre les plans d'une gare pour le 22 août 1909, la gare devant être construite dans les 60 jours de la soumission des plans. Les requérants devant fournir le terrain nécessaire. Ordre N° 7613, 22 juillet 1909. Est concédé le droit d'en appeler à la Cour Suprême du Canada.

1633. Plainte de la municipalité du township de Walpole, parce que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc a enlevé la voie de garage à Garnet, Ontario, et demande qu'elle soit remplacée. (Dossier 8946.)

Ordre est donné à la compagnie de chemin de fer de construire immédiatement et de maintenir, à Garnet, Ontario, un hangar pour le trafic à cet endroit.

1634. Plainte du conseil municipal du township de Walpole, alléguant les dangers du passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc, dans le village de Jarvis, Ontario. (Dossier 9437. Cause 4868.)

Ordre est donné à la compagnie de chemin de fer d'avoir à soumettre, dans les 30 jours, des plans de barrières à élever au croisement, et d'avoir à les installer dans les 90 jours après que les plans auront été approuvés, 20 pour cent du coût d'installation des barrières et de l'outillage devant être payés à même le fonds des passages à niveau du chemin de fer. Quand les barrières seront installées, le township de Walpole devra payer à la compagnie de chemin de fer 10 pour 100 du coût d'entretien. Voir ordre 9191, en date du 6 janvier 1910.

1635. Accident sur la voie du chemin de fer Grand-Tronc au passage à niveau de West Road, Toronto-ouest, Ontario, le 8 octobre 1908. (Dossier 8673.)

Ordre est donné d'adopter le système d'enclenchement; aux deux parties de s'entendre sur la meilleure protection; autrement s'en rapporter à un ingénieur de la Commission Un tiers des frais incombant à chacune des trois parties intéressées.

1636. Demande de la *Byron Telephone Company,* en vertu de l'article 245 de la loi des chemins de fer, pour un permis d'installer un téléphone dans la gare de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Komoka, Ontario. (Dossier 7754.)

Renvoyée.

1637. Demande de la *Caledon Telephone Company,* en vertu de l'article 245 de la loi des chemins de fer, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à permettre à la *Caledon Telephone Company* de faire des raccordements et des communications avec les bureaux des billets dans les gares et avec les bureaux du fret de la compagnie de chemin de fer à Caledon, Cataract-Junction, Melville-Junction, Alton, Erin, Hillsburg et Orton, Ontario. (Dossier 8762. Cause 4118.)

Que le jugement du sous-commissaire en chef soit produit pourvoyant à une forme d'entente entre les compagnies de chemin de fer et de téléphone sur cette demande et autres semblables et sur lesquelles un ordre peut être basé.

1638. Plainte de J. R. Govenlock, de Seaforth, Ontario, alléguant des taux excessifs sur deux wagons de foin transportés de Walton, sur l'embranchement Goderich de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Sundbridge, Ontario, et sur lequel les deux compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand Grand-Tronc ont exigé leurs taux locaux respectifs. (Audition ajournée.) (Dossier 9205.)

Remarque.—Cette question engagera la Commission à considérer le défaut des compagnies à produire des tarifs communs entre leurs lignes respectives.

La plainte est suspendue en attendant que le plaignant fasse connaître les détails de sa plainte; autrement elle sera renvoyée.

1639. Demande de la *Don Valley Brick Works,* de Toronto, Ontario, pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à faire réparation pour deux envois de brique vitrifiée faits par elle entre le 10 juillet et le 7 novembre 1908, et devant servir à la construction du Musée Royal Victoria, Ottawa, Ontario. (Dossier 9099. Cause 4347.)

Demande renvoyée.

1640. Plainte de E. B. Sutton, de Bala-Falls, Ontario, alléguant des taux excessifs demandés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des wagons de brique transportés de Milton, Ontario, à Bala-Falls, Ontario. (Dossier 9694.)

Plainte renvoyée.

1641. Demande de E. S. Brennen, de Hamilton, Ontario, en vertu de l'article 315 de la loi des chemins de fer, pour forcer la Compagnie du chemin Grand-Tronc du Canada à rembourser le surtaux allégué sur des expéditions de Wiarton à Hamilton, Ontario. Audition ajournée. (Dossier 9430. Cause 4538.)

Demande renvoyée.

1642. Plainte de la *W. Booth Lumber Company,* à responsabilité limitée, de Toronto, Ontario, alléguant des taux excessifs d'aiguillage de la part des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc. (La voie de garage des plaignants est reconnue hors la limite de 4 milles.) (Dossier 4459. Cause 1182.)

La demande est retirée sans préjudice aux droits des plaignants de la renouveler.

1643. Plainte du *Keystone Camping Club,* de Pittsburg, Pa., alléguant le refus des compagnies de chemins de fer d'émettre des billets directs et de prendre des dispositions pour le transport direct du bagage, de Pittsburg à South-Maganetawan-River-Crossing, gare locale du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, à trente-cinq milles au nord de Parry-Sound, Ontario. (Audition ajournée.) (Dossier 6812.)

Ordre est donné aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien d'accepter depuis la frontière internationale et sur leurs lignes en Canada tous billets directs et toutes dispositions prises au sujet des bagages provenant de points termini des Etats-Unis, de certains points des Etats-Unis à d'autres points non concurrents sur la ligne du Canadian-Northen-Ontario.

1644. Demande de la *Plymouth Cordage Company* de Welland, Ont., pour forcer la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à lui rembourser $884.01, pour taux excessifs perçus sur des chargements de sable et gravier, de Niagara-Falls, Ont., à Welland, Ont., du 23 novembre 1905 au 25 février 1906. (Audition ajournée.) (Dossier 9092.)

Demande renvoyée.

1645. Plainte de la *Plymouth Cordage Company,* de Plymouth, Mass., et de Welland, Ont., que les taux de fret des compagnies de chemins de fer, sur leurs

envois de Welland, Ont., à d'autres points canadiens, sont injustes en regard de ceux demandés de North-Plymouth, Mass., Auburn, N.-Y., Détroit, Mich., et Chicago, Ill.

On demande aussi que réparation soit faite pour divers envois faits par les plaignants à certains points sur les lignes du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien, du Toronto, Hamilton et Buffalo, du Wabash, du Michigan-Central, du Père-Marquette. Couvert par les dossiers 9250, 9279, 9280 et 9281. (Audition ajournée.) (Dossier 9278. Cause 4458.)

L'ordre renvoie la plainte mais pourvoit à ce que la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central soit autorisée à rembourser la somme de 2 cents par 100 livres pour quatre wagons de ficelle d'engerbage expédiés à Ogdensburg et Wheatley, Ont., par les plaignants.

1646. Demande de l'Association des Manufacturiers Canadiens au sujet de la classification des automobiles proposée par la *Canadian Freight Association.* (Dossier 4364. Cause 3712.)

L'ordre refuse la demande pour modifier les taux de la classification canadienne des automobiles et autres véhicules à moteurs en pièces détachées, en les changeant en double première classe, et que ce changement soit inséré dans les prochains amendements de la Classification Canadienne.

1647. Demande de la municipalité de la ville de Toronto, en vertu des articles 315, 317, 323, 341 et 77, pour forcer les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à fournir des taux d'échange à et de la ville de Toronto et des municipalités suburbaines dans un certain rayon. Pour forcer aussi les compagnies à cesser l'injuste disparité entre la ville de Toronto et autres de même ou plus grande importance, quant aux taux, et la distinction entre les villes d'Oakville et Streetsville et les villes de Brampton, Whitby et Oshawa ou autres pareillement situées. (Dossier 9351. Cause 4492.)

Ordre est donné de soumettre un certain cas à la Cour Suprême du Canada.

1648. Demande de la *Coniagas Mines,* à responsabilité limitée et de la *Coniagas Reduction Company,* à responsabilité limitée, pour faire désavouer telles parties des taux imposés par les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sur le minerai d'argent expédié de Cobalt aux usines de la *Coniagas Reduction Company,* à responsabilité limitée, dans le township de Thorold, Ontario. (Audition ajounée.) (Dossier 9052.)

Retirée par les requérants sans préjudice au droit de renouveler la demande au cas où les parties ne pourraient pas régler le différend.

1649. Ordre de la Commission, en date du 23 février 1905, autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à exproprier certains terrains dans la ville de Toronto pour les fins d'un gare commune, et afin d'ouvrir une enquête pour s'assurer s'il existe ou non des rues ou routes au sud de l'Esplanade dans la ville de Toronto, Ont. (Audition ajournée.) (Dossier 588. Cause 3322.)

Ordre est donné aux compagnies de chemins de fer de construire, le ou avant le 9 juin 1911, un viaduc de quatre voies, tel que stipulé dans l'ordre. Voir l'ordre 7200, en date du 9 juin 1909. Appel de l'ordre de la Commission est porté devant la Cour Suprême du Canada.

1650. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 257 de la loi des chemins de fer, pour faire approuver le pont situé au mille 58.5 de Cobb's-Lake, sur la division Montréal et Ottawa. (Dossier 3429. Cause 4397.)

Demande accordée.

1651. Plainte du conseil du township de Schreiber, Ont., au sujet de prétendus passages dangereux sur la voie du Pacifique-Canadien, rue Winnipeg, dans le village de Schreiber, Ont (Audition ajournée.) (Dossier 9437. Cause 4691.)

Plans de viaduc approuvés et entente ratifiée à condition que le viaduc ait 18 pieds. Emplacement de la gare aussi approuvé.

1652. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 178, pour se faire autoriser à prendre un emplacement pour sa voie de 200 pieds de largeur à travers les terrains du gouvernement entre la ligne de l'est du township 12, r. 13, 1er mér., et la frontière est, C.-B. (Suspendue jusqu'à la session d'avril à Ottawa, pour avoir plus de détails.) (Audition ajournée.) (Dossier 9085. Cause 4343.)

Demande refusée.

1653. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, locataire du chemin de fer *Georgian Bay & Seaboard,* en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour se faire autoriser à traverser la voie du Grand-Tronc près d'Eldon, Ont. (Dossier 2648.)

Demande retirée.

1654. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la part de la Compagnie du chemin de fer *Georgian Bay & Seaboard,* en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer, 1903, pour autoriser les requérants à croiser avec leurs rails ceux de la Compagnie du Grand-Tronc à Lindsay, Ont. (Dossier 3023.)

L'emplacement de la voie est accordé, mais en construisant un passage au-dessus de la voie.

1655. Plainte de R. B. Faith, d'Ottawa, Ont., Melle E. E. Betts et *al.,* alléguant l'état impropre des wagons de voyageurs sur la ligne du chemin de fer Ottawa et New-York. (Dossier 8434.)

Demande plus ample considération et inspection de temps à autre.

1656. Protection des croisements de grande route des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien, Grand-Tronc et Boston et Maine sur la rue College, à Lennoxville, Québec. On en reparlera. (Dossier 419. Cause 842.)

Ordre confirmé.

1657. Demande de MM. Cameron et Cie, en vertu des articles 222 et 227, pour être autorisés à construire une ligne de chemin de fer reliant leur voie de garage à la ligne principale du Grand-Tronc à la station d'Aylen-Lake, Ont. (Dossier 8768. Cause 4121.)

Permission accordée, sujette à l'entente à intervenir entre les requérants et la compagnie de chemin de fer.

1658. Plainte de la municipalité de Montréal, contre les taux, le service et l'exploitation du chemin de fer du Parc et de l'Ile, et ordre N° 6805 du Bureau, en date du 6 avril 1909, ordonnant à la Compagnie de chemin de fer Urbain de Montréal de démontrer pourquoi elle ne veut pas se joindre au chemin de fer du Parc et de l'Ile pour établir une ligne directe et un tarif uniforme. (Audition ajournée.) (Dossier 9527.)

Ordre est donné en conformité du jugement rendu par le commissaire en chef à l'audition; il est accordé 30 jours de délai.

1659. Demande de Geo. H. Watson, de la ville de Toronto, Ont., en vertu des articles 26, 30 et 258 de la loi des chemins de fer, et toutes autres dispositions de la loi y applicables, pour faire déclarer que les plan, profil et livre de référence soumis par la Compagnie de chtmin de fer Calgary et Edmonton ou celle du Pacifique-Canadien, locataire du dit chemin de fer, au bureau d'enregistrement des titres de terrains pour le nord de l'Alberta, le 26e jour de mai 1905, ne sont pas en conformité avec les dispositions de la dite loi des chemins de fer qui s'y rapporte, et que le dépôt de ces plan, profil et livre de référence, quant à ce qui concerne les lots numéros cinquante-sept (57), cinquante-huit (58), cinquante-neuf (59) et soixante-trois (63), tous dans le lot neuf (9) de la Réserve de la Compagnie

Minière de la Baie-d'Hudson, soit annulé et déclaré de nul effet contre les pétitionnaires.

Et, dans l'alternative pour obtenir un ordre afin que, en vertu de toutes procédures prises ou pouvant l'être, pour exproprier les dits terrains, la compensation ou les dommages à être payés par la dite compagnie quant aux terres des pétitionnaires, devront être vérifiés d'après la date de l'avis donné au pétitionnaire d'avoir à exproprier les dits terrains, et non la date de la déposition des dits plan, profil et livre de référence. (Audition ajournée.) (Dossier 1418. Cause 911.)

Ordre est donné dans le même sens que dans le cas de McDougall et Secord. (Voir dossier 1418. Cause 4449.)

1660. Ordre de la Commission aux compagnies de chemins de fer sous sa juridiction d'installer des extincteurs dans les wagons des voyageurs.

Remarque.—Les compagnies de chemins de fer qui auront négligé de se conformer aux ordres de la Commission seront requises d'expliquer pourquoi la pénalité déterminée dans ces cas ne devra pas être imposée. L'extension de temps devra courir du 1er novembre 1908.

1661. Considération de l'ordre de la Commission au sujet de plaintes contre les compagnies de chemins de fer pour ne s'être pas conformées aux dispositions du statut concernant les clôtures, garde-bestiaux et passage publics de voies ferrées. (Dossier 9994. Cause 4897.)

Ordre est donné.

1662. Demande du chemin de fer Québec, Montréal et du Sud, en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à prolonger son terminus à Saint-Lambert, Qué., de façon à obtenir un raccordement entre le chemin de fer Québec, Montréal et du Sud et l'embranchement de Rouses' Point du Grand-Tronc. (Dossier 6380. Cause 2705.)

Demande renvoyée.

1663. Demande de la Compagnie de chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental, en vertu de l'article 227, pour faire approuver le passage de la Compagnie des tramways de la Colombie-Britannique sur la rue Harris, à Vancouver, C.-B. (Dossier 10203.)

Demande accordée. Passage à être protégé par un demi-enclenchement installé et entretenu aux frais des requérants.

1664. Demande de la Compagnie de chemin de fer Vancouver, Victoria et Oriental, en vertu de l'article 227, pour être autorisée à traverser la voie du chemin de fer électrique de la Colombie-Britannique, sur la rue Hastings, à Vancouver, C.-B. (Dossier 10204.)

Demande accordée. Le passage devra être protégé par un demi-enclenchement qui sera installé et entretenu aux frais des requérants.

1665. Demande de la *Times Publishing Co.*, de Londres, Angleterre, en vertu de la loi des chemins de fer, pour ordonner aux compagnies de télégraphe Canadian-Pacific, Great-North-Western et Western-Union de transmettre les messages de la presse à la station de télégraphie sans fil Marconi, à Glace-Bay, au même taux que sur les autres points de la côte canadienne de l'Atlantique.

Demande refusée. Jugement oral du Commissaire en chef. Le jugement comporte que l'ordre demandé ne peut pas être donné maintenant, mais que la demande reste sous considération avec les questions générales concernant le télégraphe.

1666. Demande de la *Commercial Acetylene Company*, de New-York, concernant les compagnies de messageries faisant affaires en Canada sous la juridiction de la Commission, de classifier le gaz acétylène pour le transport, quand il est expédié d'après le "système d'emmagasinage de sûreté".

Remarque.—La Commission étudiera la question de savoir si elle a juridiction pour donner l'ordre demandé, ce point de juridiction n'ayant pas été discuté de-

vant la Commission la dernière fois que l'affaire a été entendue. (Dossier 8801. Cause 4146.)

Il est ordonné d'annuler les ordres 6167 et 6366, datés respectivement du 4 et du 22 février 1909.

1667. Plainte de *Downing's American Despatch* contre l'imposition par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien du taux local, de Fort-William, Ont., à Winnipeg, Man., sur leurs expéditions d'Europe, au lieu de la proportion au *pro rata* des taux par lac et par rail convenu entre la Compagnie du Pacifique-Canadien et les lignes de navigation. (Dossier 9413.)

Demande refusée conformément au jugement rendu par le Commissaire en chef à la fin de l'audition.

1668. Plainte de MM. C. E. Plain et Cie, d'Ottawa, Ont., alléguant des taux excessifs exigés par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur des envois de pommes de Picton à Smiths'-Falls, comparés aux taux de Picton à Ottawa. (Dossier 8939.)

Plainte renvoyée. Voir l'appendice pour jugement du Commissaire en chef, en date du 20 mai 1909.

1669. Plainte de *Messrs. Stark Bros. Co., à* responsibilité limitée, de Toronto, Ont., alléguant les taux excessifs exigés sur un wagon de maïs, de Buxton, Ont., à Bannockburn, Ont. (Dossier 9956.)

Demande renvoyée.

1670. Demande de la *Canadian Portland Cement Company,* à responsabilité limitée, de Toronto, Ont., en vertu des articles 315 et 334 de la loi des chemins de fer, pour un ordre obligeant les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Baie-de-Quinté à établir et maintenir un taux commun et uniforme sur le charbon bitumineux à Marlbank. (Dossier 10114.)

Ordre est donné aux compagnies de publier et soumettre à la Commission un tarif des taux communs sur le charbon bitumineux, de Black- Rock, N.-Y., et Suspension-Bridge, N.-Y., à Marlbank, de $1.43 par tonne de 2,000 livres, sur un poids minimum de 15 tonnes par wagon, avec certaines exceptions, tel que spécifié dans l'ordre. Voir l'ordre 7495, en date du 25 juin 1909.

1671. Demande du Bureau de Transport du Conseil du Commerce de Montréal, Qué., pour obtenir une réduction du taux de seconde classe sur l'étain en lingots, au taux de troisième classe sur la Classification Canadienne, comme sur la Classification Officielle. (Dossier 9428.)

Ordre est donné de renvoyer la demande.

1672. Considération des termes généraux et des conditions à insérer dans les connaissements pour la manutention du trafic par les compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Bureau. (Dossier 3678.)

Ordre est émis, statuant sur la formule des connaissements.

1673. Demande de la ville de Toronto, en vertu des articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer, ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de protéger le passage de l'avenue Est, dans la ville de Toronto, près de la ligne de la *Toronto Belt Line Railway,* au moyen de barrières et de gardiens, le tout aux frais de la dite compagnie, tel que prévu par l'entente entre la *Toronto Belt Line Railway Company* et la municipalité de Toronto, en date du 3 juillet 1891. Audition ajournée. (Dossier 8970. Cause 4264.)

Demande renvoyée.

1674. Demande de la municipalité de Toronto, en vertu de l'article 186 de loi des chemins de fer, 1903, pour lui permettre de construire un pont à haut niveau sur le prolongement du Don et les voies des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc traversant la rue King (ou la rue Queen) Est, dans la ville de Toronto, et pour un ordre déterminant la proportion des frais à la charge de chacune des parties quant aux dépenses incidentes à la construction et

à l'entretien du dit pont, comprenant les dommages à toutes propriétés qui pourraient en souffrir. Audition ajournée. (Dossier 1621.)

Demande renvoyée.

1675. Demande des chemins de fer Grand-Tronc du Canada et Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 30 de la loi des chemins de fer, et en raison des dispositions de l'ordre N° 6129 du Bureau, en date du 12 janvier 1909, pour un ordre fixant les conditions auxquelles le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario pourra se servir de la propriété de la gare Union de Toronto, Ont. (Dossier 588.5.)

Demande refusée.

1676. Considération par le Bureau, de la question d'élever les ponts des compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Niagara, Ste-Catherine et Toronto.

1. Sur la grande route, entre les lots 16 et 17;

2. Pont du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto;

3. Pont de la rue Merritt;

à la hauteur régulière de 22 pieds 6 pouces requise par le Bureau. Audition ajournée. (Dossier 8907.)

La Compagnie du Grand-Tronc entreprend d'exhausser le pont entre les lots 16 et 17. Aucun ordre n'est donné.

1677. Plainte du village de Burlington, Ont., alléguant l'état dangereux du passage du chemin de fer Grand-Tronc dans les limites ouest du village de Burlington, Ont. (Dossier 9416.)

Aucun ordre n'est donné. La compagnie explique le plan et la situation.

1678. Plainte du conseil municipal du comté d'Essex, alléguant l'état dangereux du passage des chemins de fer Michigan-Central et Windsor, Essex et Lake-Shore Rapid sur la limite de la ville entre les townships Sandwich-Est et Sandwich-Ouest, Ontario. (Dossier 9437. Cause 4698.)

Ordre est donné de placer un gardien en attendant qu'on installe des barrières. Celles-ci devront être installées pour le 31 juillet 1909. Les dépenses du gardien et des barrières à la charge de la Compagnie Michigan-Central.

1679. Demande de la municipalité du township de Canboro, dans le comté de Haldimand, Ontario, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pour un ordre enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud, exploitée par la Compagnie Michigan-Central de construire un passage élevé convenable sur la voie ferrée, pour relier le grand chemin ouvert par la dite municipalité et où il fait intersection avec le lot 8, dans la troisième concession du dit township de Canboro. (Dossier 7732. Cause 4385.)

Ordre est donné à la compagnie du chemin de fer de construire le passage du grand chemin à ses propres frais. Voir l'ordre N° 7254, en date du 15 juin 1909.

1680. Demande de la *Essex Terminal Railway Company,* en vertu des articles 177 et 167 de la loi des chemins de fer, pour un ordre l'autorisant à prendre de nouveaux terrains sans le consentement des propriétaires. Ces terrains appartiennent à la *Windsor Fair Grounds and Driving Park Association* et autres. (Dossier 10194.)

Ordre suivant les termes de l'accord soumis.

1681. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 227, pour se faire autoriser à construire un embranchement à partir d'un point de la section du mille 10-15, à London, lot 8, concession 4, township d'Etobicoke, à un autre point sur la ligne du Grand-Tronc, lot 9, concession 1, township d'Etobicoke et section "Y". (Dossier 10112.)

Ordre autorisant la construction de l'embranchement.

1682. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 186, pour faire approuver la diversion de l'avenue St-Clair et du chemin Scarlet, dans le township d'York, et pour l'ouverture d'un croisement quadrilatéral au lieu des deux passages déjà existants. Audition ajournée. (Dossier 1493. Cause 487.)

Demande retirée.

1683. Plainte du Conseil du Commerce de Dawson, T.-Y., au sujet des taux de fret du chemin de fer White-Pass et Yukon.

Il est conseillé aux demandeurs de faire parvenir leurs plaintes au sujet des expéditions de minerai. La plainte précédente reste en considération.

1684. Plainte de *W. Booth Lumber Co.,* à responsabilité limitée, de Toronto, Ont., alléguant des taux excessifs par les Compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc pour leurs voies de garage. La voie des plaignants étant en dehors de la limite de 4 milles. (Dossier 4459. Cause 1182.)

Remarque.—La question à considérer est l'affidavit de Moses A. Fullinton, ingénieur civil de Toronto, en date du 10 mai 1909, établissant que la distance est de quatre milles en dehors de la limite.

La demande est retirée sans préjudice aux droits du demandeur de la renouveler.

1685. Demande de la *Retail Coal Dealers' Association* pour un ordre en vertu de la loi des chemins de fer concernant:

1. La réception du charbon des expéditeurs.
2. La réception du charbon d'autres compagnies de chemins de fer.
3. Le pesage du charbon au port d'entrée.
4. Le pesage de wagons détachés.
5. Le pesage à la balance la plus rapprochée au lieu de destination.
6. Le pesage aussitôt le déchargement effectué.
7. Perception du fret sur le tonnage à l'arrivée à destination.
8. Règlement mensuel des déperditions.
9. Epoque du règlement.
10. Que les compagnies de chemins de fer installent des balances.

Remarque.—Cette question a été soumise avant qu'un ordre fût émis autorisant les marchands de charbon, s'ils le désirent, à faire peser le charbon à la barrière ou point d'entrée en Canada. Audition ajournée. (Dossier 6026. Cause 3625.)

Ordre est donné pour le pesage sans frais des wagons au port d'entrée, l'ordre ne s'appliquant qu'à l'entrée et à la livraison dans la province d'Ontario.

1686. Approbation des taux de tarif des compagnies de messageries suivant les dispositions de l'article 348 de la loi des chemins de fer. (Dossier 4214. Cause 1503.)

Suspendue en attendant la fin de l'enquête générale sur les compagnies de messageries.

1687. Demande du township d'Ekfrid, comté de Middlesex, pour amender l'ordre du Bureau N° 6914, en date du 27 avril 1909, autorisant la construction d'un drain sous les rails du Grand-Tronc.

Demande renvoyée. Permis réservé au demandeur de faire une nouvelle demande.

1688. *Essex Terminal.* Monsieur Wilson devant spécifier par écrit le sens dans lequel il désire faire amender l'ordre pour se conformer au jugement de feu le Commissaire en chef, en soumettant d'abord la déclaration écrite à monsieur Coburn. (Dossier 3704. Cause 1680.)

Ordre est donné de refuser la demande de rescinder les ordres des 13 et 22 mars 1907, et 5 juin 1906. La Compagnie *Windsor, Essex & Lake Shore Rapid Railway* est autorisée à maintenir et administrer son chemin le long du chemin sablé. Ordre du Bureau N° 6768, en date du 26 mars 1908, et les ordres 4817, 5204, et 1139 rescindés en tant qu'ils concernent l'installation des systèmes d'enclenchement aux passages en question. Voir l'ordre N° 8993 en date du 15 décembre 1909.

Demande de la municipalité du village de Coteau, Qué., pour un ordre obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'ouvrir les rues Omaha et

de l'Eglise, que l'on prétend avoir été fermées par la dite compagnie. Audition ajournée. (Dossier 8642.)

Demande renvoyée.

1690. Demande de Joseph Ethier, de Montréal, Qué., en vertu de l'article 29 de la loi des chemins de fer, pour amender l'ordre du Bureau en date du 23 janvier 1905, et autorisant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à prendre certains terrains appartenant alors à la ville de Sainte-Cunégonde et décrits dans l'ordre en question. (Dossier 1355.)

Demande renvoyée.

1691. Demande de William Payette, de la cité et du district de Montréal, et autres, pour un ordre en vertu des articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer, obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire un tunnel sous sa ligne à l'endroit où elle traverse la rue Iberville. (Dossier 10088.)

Ordre est donné de soumettre les plans dans les vingt jours. La largeur du tunnel et autres détails devront être à la satisfaction de l'ingénieur du Bureau. Les travaux devront être commencés dans les trente jours et terminés dans les six mois de la date de l'approbation des plans.

1692. Demande de Marshall Hughes, en vertu de la loi des chemins de fer, pour un ordre annulant les plans de la Compagnie du Pacifique-Canadien du lot n° 50, subdivision 9, réserve de la Baie-d'Hudson, Edmonton, en tant qu'il concerne les dits terrains (Dossier 1418. Cause 911.)

Retiré par le requérant.

1693. Demande de Thomas Wilson, d'Ottawa, Ont., en vertu des articles 252, 253 et autres y relatives, pour un ordre obligeant la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique de construire un passage convenable à l'endroit où la voie de la compagnie aboutit sur la terre du dit Thomas Wilson, et au point indiqué dans la description qui en est faite dans la demande. (Dossier 10.288.)

Ordre est donné accordant au requérant le droit de se servir du passage comme passage de ferme. Les conditions seront insérées dans l'ordre telles que déterminées à l'enquête.

1694. Demande du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 227, pour l'autoriser à construire une ligne à travers celle de la Compagnie du Pacifique-Canadien, près de Jacques-Cartier, au mille 49.3 sud de Hawkesbury, Ont. (Dossier 6551. Cause 2764.)

Retirée.

1695. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour une décision sur la question des systèmes d'enclenchement et la responsabilité des compagnies anciennes pour les accidents dus à la négligence des hommes de service. (Demande 7815.)

Les compagnies de chemins de fer devront soumettre les termes de l'ordre officiel.

1696. Considération par le Bureau de la question de pourvoir à une meilleure protection des ponts et viaducs en bois sur les lignes de chemins de fer sujets à la juridiction du Bureau. (Demande 4966. Cause 1860.)

La Commission décide d'en rester là pour le moment.

1697. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, pour l'autoriser à construire une voie de service à Mile-End, dans la ville de Saint-Louis, Montréal, aux terrains de MM. Francis Hyde et Cie traversant la rue Sanguinet. (Dossier 10413.)

Ordre émis suivant que convenu.

1698. Demande de la ville de Toronto, en vertu de l'article 237, pour l'autoriser à prolonger la rue Wilton vers l'est à partir de la rue River à travers la rivière Don au moyen d'un pont traversant les voies du Grand-Tronc, du Pacifique-Cana-

dien et du Northern-Ontario, sur les améliorations de la Don, à Toronto, Ont. (Dossier 10173.)

Ordre est émis suivant que convenu.

1699. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 229, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Canadian-Northern d'installer et maintenir un appareil d'enclenchement, à ses propres frais, à l'endroit où sa voie croise les rails du Pacifique-Canadien, à Gladstone, Manitoba. (Dossier 80.1.)

Ordre est donné d'installer l'appareil d'enclenchement, la compagnie demanderesse devant payer les frais complets d'installation et de maintien, et l'installation devant être terminée le 1er octobre 1909.

1700. Réclamation de la Chambre de Commerce de Dawson, Yukon, au sujet des taux de fret de la Compagnie White Pass et Yukon. (Demande 2030.)

Réclamation laissée en suspens.

1701. Demande de la Compagnie du Parc et de l'Ile de Montréal, pour autorisation de faire appel, et demande de la ville de Montréal pour reviser l'ordonnance rendue (demande 9524).

Ordonnance rendue accordant autorisation d'en appeler sur question de droit.

1702. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien pour modifier les termes de l'ordonnance de la Commission du 3 juin 1909, au sujet de la demande de la ville de Toronto pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc et à la Compagnie du Pacifique-Canadien de poser leurs rails sur la rue York et autres rues. (Dossier 588. Demande 3322.)

Ordonnance enjoignant aux deux compagnies de construire, d'ici deux ans, un viaduc de quatre voies le long du rivage, à Toronto. Voir ordonnance 7200, en date du 9 juin 1909.

1703. Demande de la *Canadian Freight Association,* en vertu de l'article 321 de la loi des chemins de fer, pour ordonnance approuvant le supplément projeté à la Classification Canadienne, c'est-à-dire le nº 1 de la Classificatioon nº 14.

Remarque.—La Commission considérera la question de classification des silos, des réservoirs en bois, des cuves brisées, dont il est question dans le paragraphe 2 de l'ordonnance de la Commission en date du 10 mai 1909. (Dossier 9428. Demande 4535.)

Ordonnance rendue stipulant que l'ordonnance 7023, en date du 10 mai 1909, soit modifiée en en retranchant la clause 2.

1704. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de la loi des chemins de fer, pour permission d'en appeler, devant la Cour Suprême, de l'ordonnance de la Commission du 19 mai 1909, au sujet de la réclamation de la *British American Oil Company* au sujet du refus du Grand-Tronc de transporter l'huile crue provenant de Stoy, Illinois, et destinée à Toronto, au taux de la cinquième classe conformément à la Classification officielle. (Dossier 7529. Demande 3269.)

Demande accordée. Le Grand-Tronc devra soumettre les questions avant une semaine. L'appel sera entendu à la session d'octobre de la Cour Suprême.

1705. Demande de la Compagnie Hamilton, Waterloo et Guelph, en vertu de la loi des chemins de fer, pour approbation du nouveau tracé à partir du village de Sheffield jusqu'à la ville de Galt, Ontario. (Dossier 3298.4.)

Ordonnance rendue sujette au consentement de la ville de Galt et du township de Beverly.

1706. Demande de la Compagnie du Canadian-Southern, en vertu des articles 237 à 240 inclusivement, de la loi des chemins de fer, pour autorisation de construire un tunnel sur le chemin Tecumseh, dans le township de Sandwich-West, comté d'Essex, conformément aux plans, profils et devis soumis; et aussi autorisation de détourner l'égout Tecumseh, et de construire une canalisation d'eau sur, le long de, et à travers l'avenue Wellington et le chemin Tecumseh, et de répartir le coût de ces divers travaux; aussi, ordonnance approuvant, en vertu de l'article 258

de la loi des chemins de fer, l'emplacement de la station projetée tel qu'indiqué sur le plan. (Dossier 1961.2.)

Ordonnance rendue conformément au plan, mais stipulant qu'il y aura un tunnel de 30 pieds avec trottoir de 5 pieds de chaque côté; drainage tel qu'indiqué sur le plan. La canalisation pourra être construite mais la compagnie indemnisera la ville. La question de l'emplacement de la gare est laissée en suspens jusqu'en septembre.

1707. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 162, pour une ordonnance corrigeant le plan et le cahier des charges de leur grande ligne nord, en tant que cela concerne le bloc 17; et aussi en tant que cela concerne l'embranchement à travers les blocs 32, 27 et 17 de la propriété Hagmann, au nord d'Edmonton, Alberta. (Dossier 2236.30.)

Ordonnance rendue sans préjudice des droits Marsan *et al.*

1708. Demande de la Compagnie Vancouver, Victoria et Oriental, en vertu de l'article 167, pour ordonnance autorisant le tracé modifié de l'embranchement de Sapperton aux scieries de la Compagnie de la Rivière-Fraser, New-Westminster, C.-B., en traversant la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 2561.1.)

Ordonnance rendue. Un système complet d'enclenchement devra être installé aux frais des solliciteurs.

1709. Demande de la Compagnie du Transcontinental, en vertu de l'article 227, pour autorisation de traverser les voies du Canadian-Northern à ou près de Saint-Boniface, Man. (Dossier 10354.)

Demande refusée. Le Transcontinental devra trouver un autre endroit.

1710. Demande de la Compagnie du Transcontinental, en vertu de l'article 227, pour autorisation de traverser les voies du Pacifique-Canadien à ou près de Saint-Boniface, Man. (Dossier 10384.)

Demande refusée. Le Transcontinental devra trouver un autre endroit.

1711. Demande de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, pour approbation de tracé à travers les townships de Gloucester et Nepean, comté de Carleton, Ont., à partir du mille 53.91 jusqu'au mille 57.42 à l'ouest de Hawkesbury. (Dossier 2342.3.)

Ordonnance rendue approuvant tracé. Demande de raccordement retirée.

1712. Demande de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227 et de l'article 228, pour autorisation de traverser et se raccorder avec les voies du Chemin de fer Ottawa et Prescott, au mille 56.6 à l'ouest de Hawkesbury, et de se raccorder avec le Pacifique-Canadien au mille 57.17 à l'ouest de Hawkesbury. (Dossier 10823.)

Ordonnance rendue stipulant qu'un appareil d'enclenchement sera installé à la satisfaction des ingénieurs de la Commission.

1713. Demande de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 178, pour autorisation de prendre partie du lot 12, concession F, township de Medora, appartenant à C. H. Woodward, afin de s'épargner la construction d'un puisard. (Dossier 10387.)

Ordonnance rendue par consentement.

1714. Considération de la question de protection convenable au croisement de la rue Raglan, Renfrew, Ont., par les rails du Pacifique-Canadien et du Chemin de fer Kingston et Pembroke. Considération ajournée. (Dossier 686.)

Ordonnance rendue stipulant que des barrières seront installées à la rue Raglan. La question du coût et des frais de fonctionnement est réservée. La cloche de la rue Raglan sera transportée à la rue Argyle.

1715. Demande de Herbert Bingham et Joseph Quenneville, du village de Crysler, township de Finch, comté de Stormont, Robert Stevens et Thomas Fleming, du dit township de Finch, et Louis A. Landry, du township de Cambridge, comté de Russell, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie Ottawa et New-York

de reconstruire la station au dit village de Crysler, à un point au nord-est du chemin de fer, et à environ 1,657 pieds au nord-ouest de l'emplacement de la station précédente. (Dossier 8699. Demande 4077.)

Demande refusée.

1716. Demande de la ville de Prescott, Ont., en vertu de l'article 250, pour autorisation de poser un tuyau d'égout sous les rails du Pacifique-Canadien à l'extrémité-est de la ville de Prescott. (Dossier 10105.)

Ordonnance rendue par consentement.

1717. Demande de la Compagnie du Parc et de l'Ile, Montréal, en vertu de la loi des chemins de fer, pour approbation du prolongement projeté de sa ligne à Montréal le long de la rue St-Denis. (Dossier 10496.)

Demande renvoyée.

1718. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 29, pour ordonnance modifiant l'ordonnance du comité des chemins de fer du Conseil Privé en date du 3 septembre 1892, approuvant l'endroit et le mode de protection du croisement de la ligne de tramways de Davenport avec la ligne du Grand-Tronc (Division Nord), Davenport-Road, township de York, actuellement dans la ville de Toronto, et enjoignant au chemin de fer *Toronto Suburban* d'installer et maintenir à ses frais des aiguillages de chaque côté du dit croisement, et de raccorder ces aiguillages aux sémaphores devant être installés et maintenus par la compagnie demanderesse aux frais du chemin de fer *Toronto Suburban.* (Dossier 10735.)

Ordonnance rendue pour installation d'appareil de demi-enclenchement, la distribution des frais étant la même que celle déjà stipulée dans l'ordonnance précédente.

1719. Demande du chemin de fer *Toronto Suburban* pour ordonnance modifiant l'ordonnance du Comité des Chemins de fer du Conseil Privé, en date du 3 septembre 1892, en réduisant le montant payé par la Compagnie *Toronto Suburban* pour la construction, l'entretien, le fonctionnement et la protection à Davenport-Road, et en répartissant les dits frais entre la municipalité du township d'York, la ville de Toronto et la Compagnie du Grand-Tronc. (Dossier 132.2.)

Ordonnance rendue modifiant l'ordonnance du Comité des Chemins de fer par la stipulation qu'on devra installer un appareil de demi-enclenchement en plus des barrières, et que les travaux devront être terminés le 31 décembre 1909. La demande de la Compagnie Electrique, pour faire réduire le montant qu'elle paie, est renvoyée.

1720. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu des articles 167 et 176 de la loi des chemins de fer, pour approbation du tracé modifié de l'embranchement jusqu'à un point sur Pacific-Avenue, dans la ville de Toronto, vis-à-vis la limite nord de certains terrains appartenant à la Compagnie Brunswick, Balke et Collender, que la Compagnie du Grand-Tronc a été autorisée à construire par ordonnance de la Commission en date du 18 mars 1905, autorisant la Compagnie du Grand-Tronc à prendre possession de, employer et occuper, aux fins de construction du dit embranchement mentionné dans le paragraphe 1 de la présente demande, certains terrains et bâtiments appartenant à la Compagnie du Pacifique-Canadien, dans la ville de Toronto, d'une contenance d'environ 0.264 acre. (Dossier 1359. Demande 3492.) Demande ajournée.

Demande refusée.

1721. Demande de la municipalité du township de Nepean, comté de Carleton, Ont., en vertu des articles 235 à 238 inclusivement, de la loi des chemins de fer, 1903, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'installer et construire un passage convenable là où sa voie traverse l'extrémité sud de l'avenue Gainsboro, township de Nepean, le dit passage devant être aux fins de faciliter une circulation ininterrompue à partir de la rivière Ottawa et des terres au nord du dit chemin de fer jusqu'à la rue Scott et jusqu'aux terres situées au sud du dit chemin de fer. (Dossier 10245.)

Ordonnance rendue enjoignant de construire le dit passage, les frais d'entretien restant à la charge des demandeurs.

1722. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 178, pour autorisation d'exproprier une partie de la propriété de feu John Stewart et de dame Eva Caroline Carling, sur la rue Besserer, Ottawa. (Dossier 10787.)

Ordonnance rendue pour expropriation.

1723. Considération de la question de protection des passages de la Compagnie du Grand-Tronc sur la Place St-Henri et sur la rue St-Ferdinand, Montréal. (Dossier 9437.36.)

Ordonnance rendue enjoignant de mettre un gardien aux deux endroits, aux frais de la compagnie du chemin de fer.

1724. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 257 de la loi des chemins de fer, pour approbation des plans du pont projeté sur le creek Moison, au mille 92.1, section Windsor, township de Rochester, Ont. (Dossier 3526.8.)

Ordonnance rendue approuvant les plans.

1725. Demande de la ville de Campbellford, de la Chambre de Commerce, des fabricants, marchands et hommes d'affaires, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de fournir au public voyageur un meilleur service entre Campbellford et Toronto. (Dossier 10330.)

Demande renvoyée.

1726. Considération de la question d'insuffisance du service des voyageurs et marchandises sur le chemin de fer Grand-Tronc et Wabash, entre St-Thomas et Glencoe, Ontario. (Dossier 2156. Demande 3345.)

La Commission décide de ne pas intervenir dans l'arrangement actuel entre les compagnies.

1727. Réclamation du révérend J. B. Grenier, de Saint-Tite, Qué., au sujet de ou l'insuffisance du service des trains du Canadian-Northern entre Québec et Montréal, et au sujet des gares d'Heronville, Garneau et St-Tite, Qué. (Dossier 8304.)

Réclamation renvoyée.

1728. Réclamation des citoyens de Watford, Ont. ,au sujet de l'insuffisance du service des trains du Grand-Tronc. (Dossier 9675.)

Réclamation renvoyée.

1729. Frais d'installation et d'entretien de sonnerie électrique au passage des grandes routes. (Dossier 8802. Demande 4147.)

La Commission a résolu de ne pas s'occuper de la chose pour le moment.

1730. Considération de la circulaire n° 38 au sujet du déplacement de toutes les platessformes d'aiguillage et autres obstructions jusqu'à une distance de six pieds de la grande ligne; et aux endroits où de hautes plates-formes ne pourront pas être déplacées elles le seront par des plates-formes plus petites. (Dossier 10558.)

Le sujet est renvoyé, la Commission ayant décidé qu'elle ne pouvait rendre aucune ordonnance en ce sens.

1731. Demande de C. P. Riel, en vertu de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant au Great-Northern de rembourser excédent de taux sur envoi de traverses de Rykerts, C.-B. à Portage-la-Prairie, Man. (Dossier 9659. Demande 4689.)

Remboursement ordonné sur la base de 33 cents sur envois faits avant le 12 février 1908.

1732. Demande de la *Railway, Light & Power Co.*, de Québec, en vertu de la loi des chemins de fer, pour approbation du nouveau tarif local de voyageurs n° 6, C.R.C. Le n° 8 devant remplacer le n° 1 approuvé par la Commission le 13 décembre 1904. (Dossier 10136.1.)

La Commission rend jugement autorisant une avance de 2½ cents. Permission est accordée de renouveler la demande à la fin de l'année, le nouveau tarif devant être dans l'intervalle homologué.

1733. Demande de la *Dominion Millers Association,* en vertu de la loi des chemins de fer, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Pacifique-Canadien de réduire son tarif pour la réception en élévateurs et l'emmagasinage du grain à Fort-William, Ont., pour la raison que ce tarif est excessif. (Dossier 10542.)

Demande refusée.

1734. Demande de la *Manitoba Grain Growers Association,* en vertu de la loi des chemins de fer, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Pacifique-Canadien de réduire son tarif pour la réception et l'emmagasinage du grain à son terminal de Fort-William au même taux que celui adopté à Owen-Sound pour le même service, et enjoignant en outre au Canadian-Northern, à Port-Arthur, et au Grand-Tronc à Fort-William, de réduire de la même manière leurs tarifs d'emmagasinage à leurs élévateurs terminaux. (Dossier 10542.1.)

Demande refusée conformément au jugement du Commissaire en chef rendu à la conclusion des délibérations. Pour jugement, voir appendice.

1735. Réclamation de la *Fruit Growers Association* contre les compagnies de messageries Canadienne et Dominion, au sujet de leur nouveau tarif Queenston.

Ordonnance rendue stipulant annulation du tarif de 30 cents.

1736. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 159, pour approbation du tracé de sa ligne dans la ville de Fort-William, Ont. (Dossier 1519, Partie III.)

Ordonnance rendue approuvant le tracé de la ligne de la compagnie dans Fort-William, sujet aux termes et conditions de l'arrangement intervenu entre les parties, le 29 mars 1905 et le 1er décembre 1908. Voir ordonnance 8493, en date du 6 octobre 1909.

Note.—La Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique en a appelé à la Cour Suprême du Canada, sur la question de la juridiction de la Commission de rendre une semblable ordonnance.

1737. Demande de la *Fort William Terminal Railway & Bridge Co.*, en vertu de l'article 167, pour ordonnance approuvant le tracé revisé de sa ligne tel que précédemment approuvé par ordonnance de la Commission N° 4195, en date du 24 décembre 1907, la dite diversion étant à partir d'un point sur la rue Christina, à Fort-William, et de là traversant la rivière Kaministiquia et les îles N°s 2 et 1, tel qu'il apparaît sur le plan soumis à la Commission. (Dossier 4805.2.)

Ordonnance rendue approuvant le nouveau tracé. Ordonnance 7603, en date du 15 juillet 1909.

1738. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222, pour autorisation de construire un embranchement jusqu'à l'établissement Muirhead & Black, Fort-William, Ont. (Dossier 8158. Demande 3710.)

Ordonnance rendue refusant la demande.

1739. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire un embranchement le long de la rue Hardisty, jusqu'à l'établissement Muirhead & Black, Fort-William, Ont. (Dossier 8158. Demande 3711.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

1740. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 257, pour approbation du pont de piétons au-dessus de sa voie sur la rue Brown, West-Fort-William, Ont. (Dossier 6586. Demande 2311.)

Ordonnance rendue approuvant le plan, la compagnie demanderesse devant prolonger le pont au sud, au-dessus de sa voie, à ses propres frais.

1741. Demande de la ville de Fort-William, Ont., en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser la grande ligne du Canadian-Northern avec sa ligne de tramways, à la rue Frederica. (Dossier 10865.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Le coût d'installation et d'entretien de l'appareil d'enclenchement sera réparti également entre la ville et la compagnie du chemin de fer.

1742. Demande de la ville de Fort-William, Ont., en vertu des articles 227, 235 et 247, pour croiser à niveau la voie du Pacifique-Canadien avec sa ligne de tramways, et poser les poteaux et fils pour transmission de la force électrique à l'intersection des lignes du Pacifique-Canadien, à Pacific-Avenue; en outre, pour construire un passage convenable à l'intersection de la ligne du Pacifique-Canadien avec Pacific-Avenue, à Fort-William, Ont. (Dossier 10927.)

Ordonnance rendue accordant l'autorisation. Le passage devra être protégé par un appareil de demi-enclenchement, et les frais seront à la charge des parties, suivant que stipulé dans l'arrangement effectué le 14 décembre 1908.

1743. Demande de la Compagnie du chemin de fer Mt.-McKay et Kakabeka-Falls, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du Grand-Tronc-Pacifique aux rues Yonge et Montréal, à Fort-William, Ont. (Dossier 5585 Demande 2278.)

Ordonnance rendue approuvant le croisement. Le passage devra être pourvu d'un gardien de jour et de nuit aux frais de la ville de Fort-William, et un appareil d'aiguillage devra être installé le 15 juin 1910.

1744. Demande de la Compagnie du chemin de fer Mt.-McKay et Kakabeka-Falls, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du Canadian-Northern à la rue Francis, à Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Demande 2277.)

Demande retirée.

1745. Demande de la Compagnie du chemin de fer Mt.-McKay et Kakabeka-Falls, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du Canadian-Northern à la rue Yonge, Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Demande 2279.)

Ordre rendu autorisant le croisement, lequel sera protégé par des voies de garage à être installées par la compagnie demanderesse, à ses propres frais, le 15 juin 1910. En attendant, un gardien de jour et de nuit sera assigné au croisement aux frais de la ville de Fort-William.

1746. Demande de la Compagnie du chemin de fer Mt.-McKay et Kakabeka-Falls, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du Pacifique-Canadien à la rue McTavish, Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Demande 2280.)

Demande retirée.

1747. Demande de la Compagnie du chemin de fer Mt.-McKay et Kakabeka-Falls, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du Pacifique-Canadien à la rue Yonge, Fort-William, Ont. (Dossier 5585. Demande 2281.)

Ordonnance rendue donnant autorisation à la compagnie demanderesse de faire le croisement et d'installer un appareil d'enclenchement, la dite compagnie devant défrayer tous les frais.

1748. Demande de la Compagnie du Canadian-Northern, en vertu de l'article 178, pour autorisation de prendre partie du lot 4, concession 4, township de McKim, district de Sudbury, aux fins d'améliorer le service de sa ligne et pour la construction d'un "Y". (Dossier 8311 . Demande 3821.)

Demande retirée.

1749. Réclamation de J. J. Beaumont et autres propriétaires fonciers près du lac Muskoka contre la Compagnie du Canadian-Northern, au sujet d'un enrochement à Coulters-Narrows, et inondant les terres avoisinantes. (Dossier 1334. Demande 737.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'enlever, pour le 1er avril 1910, à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission, les obstructions dont on se plaint à Coulters-Narrows.

Une extension de temps fut par la suite accordée.

1750. Demande de la Compagnie du chemin de fer Vancouver et Lulu-Island, pour autorisation de faire passer un embranchement sur la rue Grenville, à Point-Grey, à environ 124 pieds au sud des limites de la ville de Vancouver, C.-B. (Dossier 10446.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

1751. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu des articles 222 et 227, pour autorisation de construire un embranchement jusqu'à l'établissement Warden King, Limitée, à Maisonneuve, Québec, et pour croiser les rails du *Montreal Terminal.* (Dossier 10843.)

Ordonnance rendue autorisant la construction de l'embranchement et permettant à la compagnie demanderesse de se servir, conjointement avec la Compagnie *Montreal Terminal,* d'une partie de la ligne de cette dernière compagnie, la compagnie demanderesse payant l'intérêt de la moitié de la valeur de la ligne, et la moitié des frais d'entretien aux conditions ordinaires de traction. Voir ordonnance 7789, en date du 26 juillet 1909.

1752. Demande de la ville de Leamington, dans le comté d'Essex, en vertu de l'article 237, pour autorisation d'ouvrir et construire une rue ou route au-dessus et à travers la voie de l'embranchement Leamington et Saint-Clair du chemin de fer Michigan-Central, afin de raccorder l'extrémité sud de la rue Hodgins avec la rue Elliott, dans la ville de Leamington. (Dossier 10961.)

Demande renvoyée.

1753. Considération de la question de la longueur des sections, sur le chemin de fer Brandon, Saskatchewan et Hudson Bay, afin de déterminer pour quelle raison on n'augmente pas le nombre des cantonniers sur cette ligne. (Dossier 10170.)

Ordonnance rendue exigeant qu'il y ait deux hommes et un contremaître sur chaque section.

1754. Demande de la *Vancouver Power Co., Limited,* en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les rails du chemin de fer New-Westminster & Southern, à Cloverdale, Colombie-Britannique. (Dossier 11295.)

Ordonnance rendue accordant autorisation, et exigeant l'installation d'un système d'enclenchement pour le plus tard le 30 avril 1910, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement étant à la charge de la compagnie demanderesse. Voir ordonnance 8110, en date du 14 septembre 1909.

1755. Demande de la Compagnie Nipissingue-Central, en vertu de l'article 237, pour approbation de passage au-dessous de la voie du Temiskaming et Ontario-Nord, à Argentite, Ont. (Dossier 11015.)

Ordonnance rendue après entente entre les parties.

1756. Demande du village de Morrisburg, Ont., pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de protéger le croisement de Gravel-Road, à l'est de la station, dans le village de Morrisburg.

Cette demande est laissée en suspens, afin de permettre aux parties de s'entendre sur la question des frais. (Dossier 8802. Demande 4147.)

1757. Demande de la ville de Montréal pour révoquer, modifier ou changer l'ordonnance de la Commission en date du 6 octobre 1908, Nº 5939, autorisant la Compagnie du Grand-Tronc à construire un embranchement jusqu'aux établissements *Simonds Canada Saw Company, Jenkins Brothers, Lang Manufacturing Company,* et autres industries. (Dossier 3048. Demande 3532.)

Demande reste en suspens jusqu'à ce que des poursuites aient été intentées contre la ville.

1758. Pétition des citoyens de Séguin-Falls, Ont., et environs, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de construire une gare convenable, y compris quais. à Séguin-Falls. (Dossier 11131.)

Ordonnance rendue enjoignant à la compagnie de chemin de fer de nettoyer et tenir propre la gare actuelle à Séguin-Falls, et de pourvoir cette gare de bancs et de lampes. Il lui faudra aussi construire un quai, et installer divers aménagements consignés dans l'ordonnance. Voir ordonnance 8142, en date du 14 septembre 1909.

1759. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en tant que locataire exerçant les droits et franchises de la Compagnie Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, en vertu de l'article 167, pour approbation de revision d'une partie du tracé du prolongement Ingersoll et Linwood de la ligne de cette dernière compagnie, à partir d'un point sur les terrains de la gare d'Ingersool, au mille 0, au nord, jusqu'à un point du lot 2, concession 3, township de West-Zura, comté de Oxford, au mille 5.03 . (Dossier 303.1.)

Demande renvoyée.

1760. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en tant que locataire du chemin de fer T.L.E. et P., en vertu de l'article 227, pour autorisations de croiser avec ses rails la double voie du Grand-Tronc, dans la ville d'Ingersoll, Ont. (Dossier 11249.)

Demande renvoyée.

1761. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu des articles 222 et 227, pour autorisation de construire un embranchement à partir d'un point à l'ouest de la station d'Ingersoll à travers le bloc 70, rivière Thames, jusqu'à l'établissement de la *Noxon Company, Limited,* et de traverser et se raccorder avec les voies de garage appartenant à la *Noxon Co., Limited,* à Ingersoll, Ont. (Dossier 11153.)

Demande renvoyée. Autorisation accordée de renouveler la demande si avis en est donné.

1762. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 229, pour autorisation d'installer, maintenir et faire fonctionner un appareil complet d'enclenchement au croisement des voies du Grand-Tronc, entre Clifton-Junction et Stamford, Ont., avec le chemin de fer N. St. C. et T., aux frais de cette dernière compagnie. (Dossier 11514.)

Ordonnance rendue accordant la demande. Le passage devra être protégé par un appareil de demi-enclenchement .

1763. Demande de la Compagnie du Canadian-Northern, en vertu de l'article 227, pour autorisation de faire passer ses rails sur la voie du Grand-Tronc, près de Powassan, lot 14, concession 9, township de Hinsworth, Ont. (Dossier 11221.)

Autorisation accordée. Les plans devront être approuvés par l'ingénieur de la Commission. Toutes questions concernant la construction ultérieure de doubles voies par le Grand-Tronc sont réservées.

1764. Considération de la question que les chemins de fer soient forcés de pourvoir leurs wagons de marchandises de leviers d'attelage et de valves à air comprimé, dont le maniement sera installé dans la guérite de la "caboose". (Dossier 9000.1.)

Ordonnance rendue, stipulant que ces installations devront être faites pour le 1er avril 1910.

1765. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc et de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 229, pour ordonnance reconsidérant et modifiant l'ordre de la Commission N° 6258, en date du 10 février 1909, concernant l'enlèvement des planches aux passages de routes et de fermes durant les mois d'hiver.

Ordonnance rendue stipulant que les planches devront être enlevées aux passages de fermes, et remises en place à la fonte des neiges. L'ordonnance pourvoit aussi à ce que les planches contiguës aux rails soient enlevées aux passages de routes aux mêmes conditions. L'ordonnance 6255, en date du 10 février 1909, est révoquée.

1766. Considération de l'émission d'une ordonnance enjoignant aux chemins de fer de munir tous leurs chasse-neige d'appareils automatiques d'attelage. (Dossier 9524.)

Aucune ordonnance n'est rendue.

1767. Considération de l'émission d'une ordonnance pour réglementer la pratique suivie par les chemins de fer dont les lignes traversent la frontière des E.-U., concernant la permission accordée aux agents d'immigration des Etats-Unis de faire l'inspection des voyageurs allant aux Etats-Unis, qui se trouvent encore sur le territoire du Canada. (Dossier 10938.)

La chose est laissée en suspens.

1768. Demande de la ville de Montréal au sujet du pont de la rue Sainte-Catherine. (Dossier 6568. Demande 3736.)

Ordonnance rendue accordant prolongation de temps jusqu'au 1er mai 1910.

1769. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc pour autorisation de croiser avec deux voies les rails de la Compagnie du Parc et de l'Ile, Montréal, à deux endroits différents près des extrémités est et ouest des nouveaux termini à marchandises de Turcot, Qué. (Dossier 6023. Demande 2564.)

Ordonnance rendue à la suite de demande stipulant déviation de la ligne du Parc et de l'Ile.

1770. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu des articles 222, 227 et 176, pour ordonnance autorisant la construction d'un embranchement à partir de ses voies au sud du pont des Sapeurs, passant au-dessus du dit pont, le long de et sur les terrains utilisés par la Compagnie du Pacifique-Canadien et par le Tramway Electrique de Hull, et traversant les voies de la Compagnie de Hull jusqu'à l'hôtel Château Laurier, actuellement en voie de construction, sur le parc de la Côte du Major, Ottawa. (Dossier 11577.)

Ordonnance rendue accordant la demande.

1771. Demande de la *Canadian Lubermen's Association,* en vertu des articles 315 et 323, pour ordonnance annulant les tarifs forestiers du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc, du Canadian-Northern-Quebec et du Canadian-Northern-Ontario. (La demande est ajournée.) (Dossier 9222. Demande 4413.)

La chose est référée au chef du trafic de la Commission, pour en conférer avec toutes les parties intéressées. Voir jugement du Commissaire en chef, à l'appendice D.

1772. Réclamation de la Compagnie Ottawa et New-York, concernant l'annulation par la Compagnie du Grand-Tronc de certains tarifs communs de marchandises qui avaient été jusqu'ici en vigueur sur les lignes des deux compagnies. (La demande est ajournée.) (Dossier 7096. Demande 3718.)

NOTE.—La Commission considérera en même temps la demande 10916 de la Compagnie Ottawa et New-York pour autorisation de rembourser le fret sur un chargement de sucre, Montréal à Ottawa, par le chemin de fer Grand-Tronc *via* Cornwall-Junction et le chemin de fer Ottawa et New-York.

Aucune ordonnance n'est rendue.

1773. Damande de la *Canadian Asbestos Company,* de Montréal, pour un taux de chargement mixte de wagon sur articles en asbeste, chiffons et étoupe. (Dossier 10694.1.)

Ordonnance rendue que dans la Classification Canadienne les taux, sur les marchandises d'asbeste, à certaines exceptions près, soient réduits, quand ils ne sont pas plus élevés, à la 5ème classe pour pleins chargements et à la 3ème classe pour moins que plein chargement de wagon. Voir ordonnance N° 9362, en date du 24 janvier 1910.

1774. Demande de la *Canadian Freight Association* pour application du supplément N° 2 de la Classification Canadienne N° 14. (Dossier 9428.3.)

Demande accordée, sauf en ce qui concerne les anciens règlements qui seront considérés à nouveau quand le prochain sera mis à l'étude.

1775. Demande de la *Hazeldean Rural Telephone Company* pour ordonnance en vertu de l'article 1, paragraphe E du chap. 61 des Statuts du Canada, 1908, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie de Téléphone Bell de se raccor-

der avec le réseau téléphonique de la Compagnie Hazeldean à un point quelconque dans le township de Nepean, comté de Carleton, province d'Ontario, à ou près des limites ouest de la ville d'Ottawa, et pour ordonnance fixant et déterminant le taux qui devra être payé par la Compagnie Hazeldean à la Compagnie Bell par message pour communiquer les messages de la Compagnie Hazeldean aux souscripteurs de la Compagnie Bell dans la dite ville d'Ottawa et ailleurs. (Dossier 11491.)

Un règlement est effectué entre les parties intéressées.

1776. Demande de l'*Express Traffic Association,* représentant les compagnies de messageries *Canadian Express, Dominion Express, American Express, Canadian-Northern, Great-Northern, Maritime Express* et *United-States Express,* pour approbation d'un tarif local et commun N° 4 pour l'échange du trafic entre différents points aux Etats-Unis et des points situés dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Ontario (excepté Fort-William, Fort-Francis et Port-Arthur) et Québec. (Dossier 4214.3.)

Aucune ordonnance n'est rendue. Il n'y a aucune objection cependant à ce que le tarif soit soumis.

1777. Demande de la Compagnie Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, en vertu des articles 221 et 266 inclusivement, pour autorisation de construire un embranchement à partir d'un point vis-à-vis la ligne Blind ou 4ième concession, township de Dover, croisement est de la rue Baldoon, et les lignes Bear et Winter dans le dit township. (Dossier 11673.)

Demande renvoyée, pour la raison que la Commission n'a pas juridiction, car les travaux sont en grande partie terminés.

1778. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 29, pour ordonnance modifiant l'ordonnance du Comité des Chemins de fer du Conseil Privé, en date du 10 janvier 1884:—

(1) En stipulant que le raccordement entre la Compagnie du Grand-Tronc et la Compagnie du Pacifique-Canadien, à la Jonction Jacques-Cartier, sera effectué à l'aide d'une voie de garage de la Compagnie du Pacifique-Canadien, tel qu'apparaissant sur le plan soumis, au lieu de se servir de la grande ligne du Pacifique-Canadien, ainsi que le stipule la dite ordonnance;

(2) En stipulant que la compagnie demanderesse sera libérée de tous frais ultérieurs,—

(*a*) pour l'entretien et le service de deux sémaphores;

(*b*) pour les frais d'installation et d'entretien d'un bâtiment;

(*c*) pour les gages des employés mentionnés dans la dite ordonnance; et

(*d*) pour tous autres frais quelconques se rattachant au dit raccordement qui, en raison de l'émission d'une ordonnance conformément à la présente demande, ne seront plus nécessaires. (Demande ajournée.) (Dossier 8687. Demande 4074.)

Jugement réservé.

Jugement modifiant les frais d'exploitation et ordonnance rendue en conséquence.

1779. Demande du Ministre des Chemins de fer et Canaux, en vertu de l'article 28, pour ordonnance déterminant les termes et conditions auxquels les embranchements et voies de garage du canal Lachine, sur la rive nord du canal, seront utilisés par la Compagnie du Pacifique-Canadien. (Demande ajournée.) (Dossier 365.)

Ordonnance rendue que la compagnie qui utilisera à l'avenir les embranchements et voies de garage de la Compagnie du Pacifique-Canadien le long du canal Lachine sera sujette aux termes et conditions convenus entre la Compagnie du Grand-Tronc et la Compagnie du Pacifique-Canadien, en date du 1er décembre 1903, et qui sont comme suit:—

(*a*) Les frais d'exploitation seront répartis également entre les deux dites compagnies.

(*b*) Les frais d'entretien seront répartis entre les dites compagnies sur la base du mille.

L'ordonnance entrera en vigueur le 15 mars 1910. Voir ordonnance N° 9757, en date du 17 février 1910.

1780. Demande de James Plestor, J. Gunderson et Knute Larson pour ordonnance enjoignant à la *Vancouver, Victoria & Eastern Railway & Navigation Company* de payer à James Plestor $3,750, à J. Gunderson $3,566.25, et à Knute Larson $3,875, et les frais qui leur ont été alloués respectivement par la décision de J. H. Senkler, C.R., en date du 30 juillet 1909, conformément à et en vertu de l'ordonnance de la Commission N° 6817, en date du 15 avril 1909. (Dossier 6000. Demande 2560.)

Ordonnance rendue que les sommes ci-haut mentionnées soient payées immédiatement avec intérêt.

1781. Demande de la Compagnie Canadian-Northern, Ontario, en vertu de l'article 228, pour autorisation de raccorder ses lignes et voies avec la *Manitoulin & North Shore Co.*, dans la ville de Sudbury, à l'aide d'une voie de transfert. (Dossier 11128.)

Demande refusée.

1782. Au sujet de l'accident survenu le 13 mars 1909, à la Place Saint-Henri et à la rue Ferdinand, Saint-Henri, dans la ville de Montréal, à l'endroit où le Grand-Tronc traverse les dites rues; et au sujet de la question de la protection qui devra être établie à certains croisements de rues dans Saint-Henri.

La question prise en considération est celle de la répartition des frais d'un gardien au dit passage. (Demande ajournée.) (Dossier 9437.36.)

Ordonnance rendue enjoignant que la dite protection sera établie aux frais de la ville de Montréal.

1783. Demande de la Compagnie Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de traverser la grande route, lot 26, concession 1, township de Gloucester, comté de Carleton, mille 55.33, à l'ouest de Hawkesbury, Ontario.

Aussi demande de la Compagnie de téléphone Bell, pour l'insertion dans l'ordonnance d'une clause aux fins d'accorder la demande imposant à la compagnie du chemin de fer la responsabilité pour les frais de tous changements pouvant être rendus nécessaires en raison du dit croisement. (Dossier 8770.1.)

Ordonnance rendue accordant la demande de première part. Demande de seconde part renvoyée.

1784. Demande de la Compagnie de téléphone Bell pour l'insertion d'une clause dans l'ordonnance N° 7606, en date du 24 juillet 1909, autorisant la Compagnie du Canadian-Northern à traverser la route Russell, township de Gloucester, Ontario, aux fins d'imposer à la compagnie de chemin de fer la responsabilité pour les frais de tous changements pouvant être rendus nécessaires en raison du dit croisement. (Dossier 8770.2.)

Demande retirée.

1785. Demande de la Compagnie de téléphone Bell pour l'insertion d'une clause dans l'ordonnance N° 7607, en date du 24 juillet 1909, autorisant la compagnie du Canadian-Northern à traverser la route de Cyrville, township de Gloucester, aux fins d'imposer à la compagnie de chemin de fer la responsabilité pour les frais de tous changements pouvant être rendus nécessaires en raison du dit croisement. (Dossier 8770.3.)

Demande retirée.

1786. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu des articles 284 et 317, pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de rece-

voir les wagons à voyageurs et marchandises de la compagnie demanderesse et de les délivrer à la compagnie demanderesse au point de jonction des voies de la *Ottawa, Northern & Western Co.* (louées à la compagnie demanderesse) avec les voies de la Compagnie du Grand-Tronc, près du pont des Sapeurs, dans la ville d'Ottawa. (Demande ajournée.) (Dossier 4887. Demande 1541.)

Demande retirée.

1787. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, pour ordonnance fixant les termes et conditions auxquels pourront être utilisées les gares voyageurs et les voies et approches se rattachant au dit chemin de fer, situées sur les terrains de l'artillerie ou réserve de la Couronne du canal Rideau à partir du pont des Sapeurs jusqu'au chemin Hurdman. (Dossier 3682. Demande 415.)

Demande laissée en suspens afin de permettre à la Compagnie du Pacifique-Canadien de se renseigner au sujet des chiffres soumis par la Compagnie du Grand-Tronc.

1788. Demande de la Compagnie du Canadian-Northern, en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser les terres et les voies de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à ou près de Riley, Alberta. (Dossier 11395.)

Ordonnance rendue enjoignant au Canadian-Northern d'installer pour le 1er mai 1910 un système complet d'enclenchement. Dans l'intervalle, le passage devra être protégé par un signaleur aux frais de la compagnie demanderesse.

1789. Demande de la Compagnie du Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, pour autorisation de traverser le chemin Hurdman, dans la ville d'Ottawa, à l'aide d'une voie de transfert raccordant les voies du Canadian-Northern avec celles du Pacifique-Canadien, au mille 57.28, à l'ouest de Hawkesbury, Ont. (Dossier 11864.)

Demande refusée. Voir jugement du Commissaire en chef à l'appendice D.

1790. Réclamation de J. W. Sheppard, greffier de Cayuga, Ontario, au sujet du service des trains de la Compagnie du Grand-Tronc à et de la ville de Cayuga. (Dossier 6930.)

Pour règlement de cette réclamation, voir demande 9644 concernant la ville de Simcoe.

1791. Enquête au sujet du service des trains du Grand-Tronc entre Canfield-Junction et Port-Dover. (Dossier 11759.)

Un règlement est effectué le 14 novembre 1909, et un nouveau service est inauguré par la compagnie.

1792. Enquête au sujet du service des trains du Grand-Tronc entre Hamilton et Saint-Thomas, *via* ligne directe, en faisant ressortir particulièrement les délais à Calédonia et Jarvis, Ontario. (Dossier 11760.)

Aucune ordonnance n'est rendue, et un arrangement est effectué par le chef du mouvement des trains attaché à la Commission.

1793. Enquête au sujet des délais causés aux trains du Grand-Tronc circulant sur la grande ligne par le mouvement des trains de la Compagnie Wabash. (Dossier 11761.)

Aucune décision n'est prise.

1794. Demande de la Compagnie Canada-Southern pour approbation de l'emplacement de la station projetée à Tecumseh-Road (voir plan, dossier 1961.2.) (Dossier 11038.)

Jugement réservé.

Approbation accordée sujette à certaines conditions comprises dans l'ordonnance.

1795. Demande de la Compagnie Canada-Southern, au sujet du règlement de la question de l'emplacement de la station.

Jugement réservé. Voir N° 1794.

1796. Demande de la ville de Chatham, Ont., en vertu des articles 269 et 275, pour ordonnance enjoignant au Grand-Tronc d'installer des barrières et une sonnerie électrique au croisement des rues Park et Duke, Chatham, Ontario. (Dossier 9437.35.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc d'installer une sonnerie électrique au passage en question, l'entretien en étant aux frais de la compagnie de chemin de fer.

1797. Réclamation de Ernest P. Best, de Thamesville, Ont., au sujet de l'état dangereux des passages à niveau des chemins de fer Grand-Tronc et Wabash dans le village de Thamesville. (Dossier 9437. Demande 4796.)

Ordonnance rendue reconnaissant la municipalité de Thamsville comme partie . Copie de sa réponse devra être signifiée à M. Cowan, représentant la Compagnie du Grand-Tronc.

1798. Demande de la municipalité de West-Lorne, pour ordonnance approuvant certains travaux pour l'amélioration du drain Trigger, et le rapport et les plans et devis de ces travaux tels que préparés par George A. McCubbin, ces travaux étant à faire ou à refaire sur les terres du Canada-Southern, dans le village de West-Lorne. (Dossier 10483.)

Ordonnance rendue enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc d'installer une sonnerie électrique au passage en question, l'entretien en étant aux frais de la compagnie de chemin de fer.

1799. Réclamation de la municipalité du township d'Esquesing au sujet de l'état dangereux du passage du Grand-Tronc sur la 7ème ligne dans ce township. (Dossier 9437.84.)

Demande renvoyée.

1800. Demande de la municipalité du village de Glencoe pour autorisation de faire passer ses fils d'éclairage électrique au-dessus de la voie du Grand-Tronc.

Une ordonnance provisoire a été rendue, permettant au village de faire passer ses fils, etc. La présente demande est laissée en suspens afin que les parties puissent établir les conditions à être comprises dans une ordonnance permanente. (Dossier 10071.)

Ordonnance rendue. La Compagnie Bell a consenti à remplacer les fils, au croisement, par d'autres ayant une tension d'au moins 25 p. 100 plus considérable que ceux qui sont présentement en usage. Le village de Glencoe paiera à la Compagnie Bell le coût réel des nouveaux fils, ainsi que les frais d'installation, sur présentation du compte.

1801. Réclamation de A. F. Scott, de Lawrence, Ont., et des citoyens de Middlemiss, Ont., au sujet du service des trains et des facilités d'expédition de la Compagnie du Grand-Tronc et de la Compagnie Wabash, à ou aux environs de Middlemiss, Ont. (Dossier 2156. Demande 3345.)

La Commission a décidé de ne pas intervenir dans les arrangements déjà effectués.

1802. Réclamation du township de Seneca, au sujet de l'état dangereux du passage du Grand-Tronc dans le village de Caledonia, Ont. (Dossier 1763.)

Demande renvoyée, personne ne comparaissant au nom du township.

1803. Demande du Conseil du Commerce de Thorold au sujet des facilités d'aiguillage entre le Grand-Tronc et le chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, à Thorold, Ont. (Dossier 11072.)

Demande retirée.

1804. Demande de Herbert T. Dynes pour ordonnance enjoignant à la *Hamilton Radial Electric Co.* de construire un passage de ferme convenable dans le township de Nelson. (Dossier 9653 Demande 4684.)

Ordonnance rendue enjoignant de s'en tenir à l'exécution spécifique du contrat du 23 février 1904, stipulant que la compagnie de chemin de fer soumette les

plans des travaux à l'approbation de l'ingénieur de la Commission, ces travaux devant être terminés, à la satisfaction de l'ingénieur de la Commission, le 12 janvier 1910.

1805. Réclamation de J. W. Freeman, de Burlington, Ont., alléguant que le cours d'eau, sur sa propriété, se trouve obstrué, par suite de la construction d'une nouvelle voie de garage de la Compagnie du Grand-Tronc. (Dossier 3525.)

Demande refusée. Les travaux sont exécutés.

1806 Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 29, pour ordonnance révoquant ou modifiant l'ordonnance N° 7488, en date du 9 juillet 1909, par laquelle il était enjoint au Grand-Tronc d'installer un gardien de nuit au passage de la rue Wellington, Hamilton, et de le maintenir à ses propres frais, pour les raisons suivantes:—(1) parce que le trafic, sur la rue Wellington et sur les voies du Grand-Tronc, est presque insignifiant de 9 heures du soir à 7 heures du matin, et ne nécessite pas l'emploi d'un gardien de nuit; et, s'il est jugé qu'un gardien de nuit soit nécessaire, (2) parce que le coût en devrait être réparti entre la Compagnie du Grand-Tronc et la ville de Hamilton. (Dossier 4552.2.)

Demande refusée.

1807. Réclamation de Houghton Lennox, M.P., alléguant que la Compagnie du Grand-Tronc a fermé son hangar à marchandises à Allandale, et que les marchandises jusqu'ici reçues et délivrées à ce hangar doivent maintenant être reçues et délivrées au hangar de Barrie, Ont. (Dossier 11152.)

La réclamation est renvoyée, personne ne s'étant présenté.

1808. Demande du conseil municipal du township de Foley, en vertu de l'article 237, pour ordonnance enjoignant aux Compagnies du Pacifiqut-Canadien et du Canadian-Northern-Ontario, de construire un passage de route convenable à l'endroit où ces deux chemins de fer croisent les routes projetées au lieu de l'ancienne route de concession entre les concessions 2 et 3, au lot 6, concession 2, township de Foley, district de Parry-Sound, Ontario. (Dossier 11370.)

Ordonnance rendue accordant autorisation de croiser les lignes du Canadian-Northern-Ontario et du Pacifique-Canadien, le tout sujet aux conditions stipulées dans l'ordonnance. Voir ordonnance N° 8419, en date du 13 octobre 1909.

1809. Demande de la municipalité du township de Colchester, en vertu de l'article 251, pour ordonnance approuvant les plans et devis concernant le drain Pinkerton, dans le township de Colchester-Nord, comté d'Essex, en référant particulièrement au ponceau sous les terres du Michigan-Central, entre les lots 14 et 15, 13e concession du dit township. (D. 10682.)

Ordonnance rendue approuvant le plan, sujet à changement suivant qu'en pourra décider le township de Colchester-Nord. Ordonnance rendue pour protection du croisement.

1810. Demande de la *Grand Valley Railway Company,* en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, pour autorisation de croiser la voie du Grand-Tronc, dans la cité de Brantford, Ont. (Dossier 7550. Demande 3299.)

Ordonnance accordant à la compagnie requérante autorisation de croiser la voie du Grand-Tronc. Le croisement devant être protégé par un appareil de demi-enclenchement.

1811. Demande du conseil municipal du comté de Victoria, township de Emily, et village de Omemee, au sujet de l'emplacement de la station dans le village de Omemee. (Dossier 1432.)

Aucune ordonnance n'a été rendue, la chose ayant été réglée par les parties elles-mêmes.

1812. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc aux fins de modifier l'ordonnance du croisement Galt, Preston et Hespeler avec le Grand-Tronc à Hespeler. (D. 10769.)

Ordonnance stipulant plus ample protection par l'installation de sémaphores éloignés. Les travaux d'installation devront être faits par la compagnie électrique à ses propres frais, et terminés dans les six semaines qui suivront la date de l'ordonnance. Voir ordonnance 8850, en date du 2 décembre 1909.

1813. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, pour autorisation de faire des changements à son appareil d'enclenchement sur la rue Richmond, London, Ont., au croisement de ses rails avec ceux de la ligne de tramways de London. (Dossier 8869. Demande 4192.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la Compagnie du Pacifique-Canadien d'installer un appareil de demi-enclanchement au dit croisement, les travaux devant être terminés le 1er mai 1910. Les frais en seront répartis comme suit: $1,507.73 à la charge de la Compagnie du Pacifique-Canadien, et $392.27 à la charge de la Compagnie des Tramways de London. Advenant que le coût d'installation varierait, la distribution en sera faite d'après le *pro rata* précédent. Voir ordonnance 8906, en date du 9 décembre 1909.

1814. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc, en vertu de l'article 29, pour ordonnance modifiant l'ordonnance de la Commission N° 4922. (Dossier 3803. Demande 514.)

Ordonnance rendue stipulant que l'ordonnance 4922, en date du 25 juin 1908, soit modifiée en enlevant la clause 3 et en exigeant que tous les trains du Grand-Tronc soient à plein arrêt avant d'arriver au croisement, et recevoir le signal d'avancer, et que les tramways électriques ne traversent pas le croisement à une vitesse de plus de 4 milles à l'heure.

1815. Demande de la municipalité de Brampton, Ont., en vertu de l'article 226, pour ordonnance enjoignant aux Compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de construire un appareil d'aiguillage convenable pour usage mutuel à l'intersection de ces deux lignes dans la ville de Brampton, Ont., (Dossier 9669.)

Ordonnance rendue, stipulant qu'il devra y avoir un aiguillage pour les deux lignes dans la ville de Brampton. Les plans devront être soumis avant décembre 1909, et le raccordement devra être effectué dans les 30 jours qui suivront le choix de l'emplacement. La répartition du coût est laissée à entente entre les deux compagnies.

1816. Plainte of T. W. Crothers, de St-Thomas, Ont., alléguant les conditions dangereuses du croisement de route sur le Michigan-Central et le Père-Marquette, aux limites de la ville entre le township de Southwold et Dunwich, comté d'Elgin, à Iona, Ont. (Dossier No 9437.77.)

Ordonnance enjoignant installation de sonnerie électrique à l'endroit en question semblable à la sonnerie installée à Bronson avenue, Ottawa. Les dépenses à la charge de la compagnie du chemin de fer.

1817. Demande de la municipalité de Tilbury-Est, en vertu de l'article 251 de la loi des chemins de fer, pour approbation de certains travaux d'égout devant être exécutés par la requérante dans le township de Tilbury-Est, connu sous le nom de " King & Whittle Improvement Drain".

Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien pour modifier l'ordonnance de la Commission, N° 6677, en date du 26 mars 1909.

Ordonnance modifiant l'ordonnance du 26 mars 1909.

1818. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, aux fins de déterminer quelle partie des travaux figurant sur le plan approuvé par l'ordonnance du 3 juin, étant la 1ère section de la séparation des niveaux du croisement des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, aux abords de la nouvelle gare de Toronto, et l'évaluation de la valeur de ces travaux doit apparaître sous les en-têtes suivants, savoir :

1. Séparation de niveau, c'est-à-dire séparation du niveau du chemin de fer, tel qu'existant actuellement, avec le niveau des routes croisées.

2. Réduction de rampe, c'est-à-dire amélioration des rampes actuelles, en tant que distinctes de la séparation de niveau requise aux croisements des grandes routes. (Article I.)

3. Nouvelles facilités offertes par la construction de deux nouvelles voies, avec nouvelles voies de garage pour le service du dit chemin de fer.

Et pour ordonnance fixant le montant à être payé par la compagnie requérante au sujet de l'article I, "Séparation de niveau", ci-haut mentionné, antérieurement à l'exécution de tous travaux par la Compagnie du Grand-Tronc, et stipulant qu'aucune somme ne sera payée par la compagnie requérante au sujet des articles 2 et 3 ci-haut mentionnés, ou ne soit portée au débit de la compagnie requérante. (Dossier 588.6.)

Ordonnance à être réglée entre les parties, et à défaut la Commission effectuera le règlement.

Ordonnance est dans la suite réglée par la Commission.

1819. Demande de la ville de Toronto pour ordonnance enjoignant à la Compagnie du Grand-Tronc de mieux protéger le passage à niveau connu sous le nom de Sunnyside-Crossing, etc.

Cette demande est soumise afin d'en finir avec la question de contribution, s'il y a lieu, des townships de Etobicoke et York, au sujet des passages dans ces municipalités; et en outre afin de régler la question de contribution, s'il y a lieu, par la ville de Toronto, des passages à l'avenue Dunn, à l'avenue Dowling, à l'avenue Jamieson, rue Queen, Indian road, et les deux passages à High-Park; et enfin, afin de régler la question de la contribution, s'il y a lieu, que la Compagnie du Pacifique-Canadien aura à verser pour défrayer le coût de tous les travaux ou de toute partie de ces travaux. (Dossier 4606. Demande 1311.)

Ordonnance rendue approuvant le plan de la Compagnie du Grand-Tronc, portant le nom de "Toronto Grade Separation. Part I". La question de la contribution des townships Etobicoke et York est réservée. L'ordonnance 7361, en date du 3 juin 1909, est révoquée. Voir ordonnance N° 8487, en date du 15 octobre 1909.

1820. Réclamation de H. L. Drayton, C.R., de Toronto, Ont., au sujet du croisement à niveau du Grand-Tronc à Windermere et l'avenue Ellis, dans le township d'York.

Les municipalités devront donner la raison pour laquelle elles ne sont pas tenues de faire le paiement demandé par le Grand-Tronc. (Audience ajournée.) (Dossier 6994. Demande 3026.)

Ordonnance rendue stipulant que les deux douzièmes que le comté d'York a reçu ordre de payer soient payés par les autres parties intéressées. Le paiement des arrérages devra être fait immédiatement. Les proportions à l'avenir seront: ville de Toronto, onze trente-sixièmes, le township d'York, huit trente-sixièmes la compagnie de chemin de fer, dix-sept trente-sixièmes.

1821. Plainte de la police du village de Mimico au sujet de l'état dangereux du passage du Grand-Tronc sur la rue Church, village de Mimico. (Dossier 9437. 82.)

Ordonnance rendue enjoignant au Grand-Tronc d'installer une barrière à un seul bras de chaque côté du passage, dans les 60 jours à partir du 15 octobre 1909, le tout conformément à l'arrangement intervenu le 7 juin 1905 entre la compagnie et le township de Etobicoke.

1822. Demande de la Compagnie du Grand-Tronc pour ordonnance modifiant l'ordonnance du Comité des Chemins de fer du Conseil Privé, en date du 3 septembre 1893, enjoignant à la *Toronto Suburban Railway Company* d'installer et d'entretenir une voie de garage de chaque côté du croisement de la Division nord du Grand-Tronc à Davenport-Road, Toronto, la voie d'évitement devant être en-

clenchée avec les sémaphores qui seront installés par le Grand-Tronc au croisement. (Dossier 132.1.)

Ordonnance approuvant le nouvel emplacement, la compagnie requérante devant fournir les plans, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, indiquant les croisements au-dessus du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à l'avenue St-Clair et à la rue Davenport.

1823. Demande de la *Toronto, Niagara & Western Co.*, en vertu de l'article 167, pour approbation du nouveau tracé, depuis la station de Davenport jusqu'à la rue Jane, Toronto, c'est-à-dire depuis le mille 2.49 au mille 4.74. (Audience ajournée.) (Dossier 4488.4.)

Ordonnance rendue approuvant le nouveau tracé. La compagnie requérante devra soumettre, en vertu de l'article 227, un plan indiquant le croisement avec le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien à l'avenue St-Clair et à la station Davenport, dans la ville de Toronto, le mode de croisement et de protection étant réservé pour plus ample considération.

1824. Accident survenu, le 3 août 1909, au passage à niveau de Weston-Road, Toronto-Ouest.

(NOTE). Ce sujet est soumis afin que les parties puissent s'exprimer sur la question du déplacement de la tour, au croisement, jusqu'à un point situé à mi-chemin entre les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien. (Audience ajournée.) (Dossier 8673.)

Ordonnance rendue, refusant la demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien; l'ordonnance N° 6968 est modifiée par la stipulation qu'une sonnerie ou un appareil signaleur quelconque devra être installé, et que tous les trains seront mis à arrêt à l'ouest de Weston-Road tant que la sonnerie n'aura pas été installée. Voir ordonnance N° 8397, en date du 15 octobre 1909.

1825. Dans l'affaire du croisement par les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, des voies de la section d'Owen-Sound de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et des voies de la Compagnie de chemin de fer Ontario et Québec à un point situé sur la route Weston, en la ville de Toronto-Junction, autorisé par l'ordre du Bureau N° 5102, en date du 29 juillet, et de l'appareil d'enclenchement nécessaire au dit croisement.

(Conditions de l'ordonnance à étudier.) (Dossier 6071. Cause 4002.)

Aucune ordonnance.

1826. Station Vineland. (Dossier 8644. Cause 4719.)

Ordonnance prolongeant le droit d'appel à la Cour Suprême conformément au jugement oral du Commissaire en chef.

1827. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en qualité de fermier du Chemin de fer Walkerton et Lucknow, pour une ordonnance approuvant les plans et devis des passages à haut niveau aux milles 0.75, 1.04, 1.86, 1.90, 4.33, 3.18 et 4.43, dans le township d'Artemesia, comté de Grey, Ont. (Dossier 3712. Cause 443.)

Ordonnance rendue que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien fasse certaines réparations, changements, etc., tels que définis dans l'ordonnance. Voir ordonnance N° 8982, en date du 17 novembre 1909.

1828. Demande du village de Streetsville, Ont., pour une ordonnance requérant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de réunir ses deux stations au village de Streetsville à un point central. (Dossier 11531.)

La demande est ajournée *sine die.*

1829. Plainte de la ville de Simcoe, Ont., prétendant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ne donne pas de facilités convenables de transport à la ville de Simcoe, Ont. (Dossier 9644.)

Référée au chef de l'exploitation du Bureau pour règlement. Subséquemment, une entente satisfaisante fut effectuée.

1830. Demande de la Compagnie de téléphone du comté de Norfolk, pour une ordonnance requérant la Compagnie de téléphone Bell de fournir des raccordements et communications avec ses lignes de Waterford, Scotland, Delhi, Simcoe, Otterville et Port-Dover, Ont. (Dossier 9599.)

En suspens en attendant un règlement entre les parties.

L'ordonnance a été subséquemment signée.

1831. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fixer un tarif qui sera imposé pour aiguillage et manutention des marchandises sur la voie de service et de Christie-Henderson. (Dossier 9171. Cause 4391.)

Ordonnance que nonobstant la dite ordonnance N° 6734, en date du 26 mars 1909, la compagnie de chemin de fer n'a pas et n'aura pas droit d'imposer un tarif supplémentaire pour l'aiguillage sur la dite voie de service. Voir ordonnance 8631 en date du 10 novembre 1909.

1832. Plainte de la *Mooney Car Line,* de Stratford, Ont., à l'effet que les compagnies de chemins de fer refusent de payer un tarif de parcours pour usage de ses wagons particuliers. (Dossier 8033.)

En suspens pour permettre aux compagnies de chemin de fer de fournir les renseignements demandés par la plaignante.

1833. Demande de la *King's Milling Company,* de Sarnia, Ont., d'une ordonnance réduisant les frais d'aiguillage des wagons chargés de grain partant de l'élévateur à Point-Edward et se dirigeant vers les moulins de Sarnia. (Dossier 10531.)

Ordonnance à l'effet que le taux demandé par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc pour le transport du grain en wagon de l'élévateur de la compagnie à Point-Edward aux moulins de la Compagnie King, à Sarnia, soit réduit à un centin et demi les 100 livres, sujet à une pesanteur minimum de 40,000 livres pour chaque wagon. Voir ordonnance N° 8613, en date du 16 octobre 1909.

1834. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, en vertu de l'article 249, d'une ordonnance exigeant de la dite compagnie la construction d'un passage ou autres ouvertures sous les voies de chemin de fer de la rivière Jacques-Cartier, sur la propriété de John Forman, lots 79 et 80, paroisse de "Les Ecureuils". Audition ajournée. (Dossier 11665.)

Ordonnance rendue sur consentement.

1835. Demande de la Compagnie de chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, en vertu de la loi des chemins de fer, d'approuver un tarif-mille s'appliquant au transport entre ses gares. (Dossier 1110.1.)

Ordonnance rendue approuvant le tarif.

1836. Demande de la Compagnie de téléphone Bell, en vertu de la loi des chemins de fer, d'approuver le contrat projeté d'installation d'un nouveau système téléphonique dans l'hôtel Russell, Ottawa, Ont. (Dossier 12003.)

Ordonnance approuvant le taux de dix cents pour chaque raccordement avec le système de la compagnie dans l'hôtel Russell avec les abonnés d'Ottawa.

1837. Demande de la Compagnie du téléphone rural Monk, à responsabilité limitée, d'une ordonnance fixant le taux maximum que la Compagnie de télégraphe *North American* pourra imposer pour ses messages expédiés de la ligne de cette dernière compagnie, du village de Carp à la cité d'Ottawa, et d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie de télégraphe *North American* de pourvoir à des raccordements convenables. (Dossier 11490.)

Ordonnance à l'effet que le tarif maximum de la Compagnie de télégraphe *North American* soit réduit à 20 cents, sujet au taux pour temps supplémentaire comme pour le tarif de 20 cents.

1838. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, d'une autorisation de croiser ses voies et se raccorder avec les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, embranche-

ment Whitby, près de Brooklin, Ont., lot 23, concession 4, township Whitby, Ont. (Dossier 11809.)

Ordonnance autorisant le croisement et le raccordement aux frais de la compagnie qui en fait la demande, et pourvoyant à un appareil d'enclenchement. Voir ordonnance N° 8755, en date du 25 novembre 1909, aussi l'ordonnance N° 9145, en date du 5 janvier 1910, amendant la dite ordonnance.

1839. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des articles 232 et 237, pour autorisation de construire un embranchement ou une ligne de raccordement d'un point de la ligne principale du chemin de fer de la Compagnie, à l'est du viaduc en la ville de Port-Hope, Ont., vers le nord et l'ouest, à un point sur la division nord du chemin de fer de la compagnie, au nord de la rue Ontario, à Port-Hope, Ont. (Dossier 3675. Cause 411.)

En suspens jusqu'à la première réunion du Bureau, au mois de mai 1910. Question subséquemment réglée.

1840. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, d'être autorisée à construire un embranchement en la ville de Lachine, d'un point sur le canal Lachine, côté sud, et de là dans la direction sud-ouest, le long des terres du canal Lachine.

Aussi un embranchement d'un point sur le côté sud, de là dans la direction sud-ouest, le long des terres du canal Lachine, entre le chemin public et le côté sud. Audition ajournée. (Dossier 11645.)

Biffée de la liste, sera renouvelée si la compagnie donne quinze jours d'avis à toutes les parties.

1841. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, en vertu de l'article 178, pour autorisation de prendre des parties du lot 213, paroisse de Saint-Charles-Borromée, Québec, et des parties du lot 2, en la ville de Joliette, aux fins de procurer des facilités d'exploitation et de remodeler la cour de la station à Joliette, Québec. (Dossier 12154.)

Ordonnance accordant cette demande.

1842. Demande de la ville de Hawkesbury, Ont., d'être protégée où les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc traversent la rue Principale, en la ville de Hawkesbury, Ont. Audition ajournée. (Dossier 9437.44.)

Ordonnance autorisant la compagnie demanderesse de croiser les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Des appareils d'enclenchement complets devront être installés aux dépens de la compagnie demanderesse. Les appareils d'enclenchement devront être terminés dans les six mois de la date de l'ordonnance. Ordonnance 8890, 13 décembre 1909.

1843. Demande de la municipalité de Toronto, en vertu de l'article 29, pour changer ou modifier une ordonnance du Bureau, en date du 3 juillet 1909, par laquelle les soumissionnaires sont autorisés à construire un pont à haut niveau sur les travaux d'amélioration du Don et les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, rue Queen, en la cité de Toronto, Ont. (Audience ajournée.) (Dossier N° 1621.)

Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'une ordonnance prolongeant les dispositions de l'ordonnance N° 7813 de façon à ce qu'à l'achèvement du dit pont la rue maintenant ouverte soit fermée aux piétons et au trafic des voitures et à l'accès aux voies de la compagnie du chemin de fer. (Audition ajournée.) (Dossier 1621.)

1844. Demande de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour une décision de la question des appareils d'enclenchement et des responsabilités d'une compagnie plus ancienne au sujet d'accidents provenant de la négligence des hommes qui en ont charge. (Audition ajournée.) (Dossier 7815.)

Retranchée de la liste.

1845. Demande de la Compagnie de chemin de fer Terminal et de Ponts de Fort-William en vertu de l'article 167, d'une ordonnance approuvant le tracé revisé d'un point situé près de la rue Christina, en la ville de Fort-William, et de là de la rivière Kaministiquia à travers les îles numéros 2 et 1 (Dossier 4805.2.)

Aucune autre disposition ne sera prise.

1846. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 227, 228 et 237, d'une autorisation lui permettant de raccorder les voies de la Compagnie du chemin de fer Terminal et de Ponts de Fort-William, et de croiser la voie urbaine électrique sur l'avenue Syndicate, et aussi de croiser la dite avenue Syndicate à Fort-William, Ont. (Dossier 11532.)

Ordonnance autorisant le croisement du chemin de fer électrique et de l'avenue Syndicate et de se raccorder aux voies de la Compagnie de chemin de fer Terminal et de Ponts de Fort-William.

1847. Demande du township Paipoonge, Ontario, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, d'enlever ses rails et de cesser ses opérations, ou la circulation de ses trains au haut niveau sur le grand chemin qui traverse le lot 8, concession 1, au nord de la rivière Kaministiquia, et de réparer le dit chemin et de le mettre dans la condition où il se trouvait avant que la compagnie ne s'en empare. (Dossier 11669.)

Ajournée *sine die.* L'entente devant être produite par les parties contre lesquelles l'ordonnance est rendue.

1848. Demande du township d'Ignace, Ont., pour autorisation d'établir un chemin à travers les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le village d'Ignace, à l'intersection de la rue East, dans le dit village. (Dossier 11668.)

Ordonné que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien maintienne un passage conformément aux règlements du Bureau concernant les passages de grand chemin, 26 janvier 1909.

1849. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, d'une autorisation lui permettant de construire un embranchement le long de la rue Hardisty, en la ville de Fort-William, Ontario. (Dossier 8158. Cause 3711.)

Ordonnance autorisant la ligne le long et à travers la rue Hardisty.

1850. Pétition des résidents de l'embranchement Thunderhill de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, demandant une ordonnance à l'effet d'exiger que la compagnie de chemin de fer mette en bon état d'exploitation la nouvelle voie d'évitement construite dans les environs de Fort-Pelly, Sask. (Dossier 9801.)

Ordonnance autorisant la compagnie d'ouvrir la ligne au trafic; le clôturage devra être terminé le 15 novembre 1909.

1851. Demande de la cité de Winnipeg, Man., d'exiger de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern qu'elle construise une voie souterraine conformément à l'entente intervenue le 20e jour d'octobre 1906, entre la cité de Winnipeg, Manitoba, et la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, à la rue Pembina, Winnipeg, Manitoba. (Dossier 1124.2.)

Ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern construise un tunnel à la rue Pembina, conformément à l'entente intervenue le 20 octobre 1906 entre la cité et le chemin de fer Canadian-Northern, et les plans approuvés par ordonnance du Bureau 7963 et 8066, en date du 1er novembre 1909.

1852. Demande des citoyens, marchands et expéditeurs du village de Barwick, Ontario, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'installer un agent ou télégraphiste à cet endroit, ainsi qu'à améliorer les conditions des cours. (Dossier 6695.)

Ordonnance à l'effet que la compagnie de chemin de fer égoutte, nettoie les fossés existants et exécute tous autres travaux définis dans l'ordonnance. Voir ordonnance 9174 en date du 6 janvier 1910.

1853. Demande de l'Association des Marchands et Expéditeurs du district de la Rivière-à-la-Pluie d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern de donner plus de commodités sur sa ligne de chemin de fer entre les villes de Rainy-River et Fort-Francis, Ontario. (Dossier 10243.)

Ordonnance que la compagnie de chemin de fer, au printemps, dès que la terre est dégelée, nettoie le drain, etc., à la station Emo, et fasse un fossé; aussi le drain le long du côté nord de la voie à la station Sleemans. (Voir ordonnance 9137 en date du 6 janvier 1910.)

1854. Plainte de F. C. Barry, d'Austin, Manitoba, au sujet de l'emplacement de la voie du Grand-Tronc-Pacifique à travers sa ferme, dans la section 2, township 12, rang 11, à l'ouest du 1er méridien, Man. (Dossier 11865.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer de placer deux nouveaux fils à sa clôture de chaque côté de sa voie. Ordonnance 8362 rescindée. Voir ordonnance 8924, en date du 15 décembre 1909.

1855. Plainte de la municipalité rurale de Stuartburn, Manitoba, contre la condition des fossés le long de la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en face de la section est 23-2-8 et la section ouest 23-2-7. (Dossier 10569.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer de niveler et mettre en bon état toute sa voie dans la municipalité, et d'exécuter avec soin certains autres travaux, ces travaux devant être terminés le 1er juin 1910. Voir ordonnance 9293, en date du 17 janvier 1910.

1856. Demande des marchands, fermiers et résidents du district de Purves, Manitoba, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'ériger une gare et de nommer un agent à Purves. (Dossier 11104.)

Demande renvoyée.

1857. Plainte de la *London Fence Company, Limited,* de Portage-la-Prairie, que le chemin de fer Canadian-Northern empêche par ses trains la circulation dans la rue Broadway. (Dossier 6655.)

Retranchée de la liste, personne ne comparaissant pour le plaignant et les applicants n'ayant pas fourni d'informations suffisantes.

1858. Plainte de l'Association fraternelle des Employés de Chemins de fer, prétendant que la position des aiguilles est dangereuse, de même que le sont les appuis, les supports de pont et la construction en général, qui sont placés tellement près de la voie ferrée qu'ils constituent un danger pour les employés du chemin de fer Pacifique-Canadien obligés de travailler dans les cours de Kenora et Keewatin, Ontario. (Dossier 8891. Cause 4208.)

En suspens en attendant la production de l'entente par la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien dont il a été question à l'audition.

1859. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, d'un règlement du Bureau relativement aux destinataires de marchandises qui retiennent le taux du transport à cause de manque ou de dommages à une partie de l'envoi. (Dossier 9843. Cause 4800.)

Demande retirée.

1860. Plainte de MM. Laing Frères, de Winnipeg, Manitoba, que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern impose un taux de deux cents par cent livres sur un wagon d'avoine de l'élévateur Ogilvie aux cours du chemin de fer Canadian-Northern, City-Point. (Dossier 6713.2.)

Demande renvoyée.

1861. Demande de la Presse Associée de l'Ouest, d'une ordonnance en vertu de l'article 323 et autres articles de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie de Télégraphe de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la *Great Northwestern Telegraph Company* du Canada, d'imposer un tarif de presse pour les matières de journaux livrées à un journal à la Presse Associée de l'Ouest, et de plus enjoignant à la Compagnie de Télégraphe Pacifique-Canadien d'expédier les nouvelles télégraphiques des agences de nouvelles au même taux que la dite compagnie impose. (Dossier 12002.)

Ordonnance refusant la demande d'une ordonnance enjoignant aux compagnies défenderesses de fournir à la demanderesse des matières télégraphiques aux prix ou tarif établis par elles pour livraison ou publication dans un journal. Aussi que les taux nets des contrats avec les journaux, produits dans la preuve faite, sont une violation des clauses du tarif de la loi des chemins de fer tels qu'applicables aux compagnies de télégraphe, et sont prohibés comme distinctifs. Le tarif couvrant toute cette classe du service télégraphique devra être communiqué au Bureau pas plus tard que le 1er février 1910. Voir ordonnance 9226, en date du 8 janvier 1910. Aussi l'ordonnance 9712, en date du 8 janvier 1910. Aussi l'ordonnance 9712, en date du 26 février 1910, enjoignant que la dite ordonnance 9226 ne s'applique qu'aux matières télégraphiques livrées par les compagnies aux points à l'ouest et y compris Port-Arthur, Ont., et que le tarif requis par la dite ordonnance d'être communiqué au Bureau est vraiment celui qui est imposé pour les matières télégraphiques.

1862. Demande de la cité de Saint-Boniface, Man., en vertu de l'article 237, pour autorisation de prolonger l'avenue Provencher, dans les limites de la dite cité de Saint-Boniface, à travers les voies du chemin de fer Pacifique Canadien allant vers le sud, de la cité de Winnipeg aux frontières internationales, à un point immédiatement au nord de la gare existante de Saint-Boniface. (Dossier 12023.)

Demande rejetée.

1863. Demande de la cité de Saint-Boniface se plaignant, en vertu de l'article 26 de la loi des chemins de fer que le chemin de fer Canadian-Northern ne s'est pas conformé à l'ordonnance du Bureau, en date du 16 octobre 1905, au sujet de la déviation de la rue Thibault, en la cité de Saint-Boniface, Man. (Dossier 1413.)

Ordonnance que la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern se conforme aux dispositifs du paragraphe 1 de l'ordonnance du 16 octobre 1905, le 1er décembre 1909.

1864. Plainte de la municipalité de McCreary, Man., à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern n'a pas pourvu de passages et de clôtures convenables sa voie ferrée, dans les environs de la municipalité de McCreary, Man. (Dossier 9437.70.)

Ordonnance à l'effet que des passages soient installés le 1er décembre 1909 par la compagnie de chemin de fer, aux points indiqués dans l'ordonnance.

1865. Plainte de R. A. Knight, de Hargrave, Man., que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien impose des tarifs différentiels sur le bois transporté de la Colombie-Britannique et sur le charbon transporté de Lethbridge vers les stations du Canadian-Northern, comparativement aux tarifs imposés aux points correspondants du chemin de fer Pacifique-Canadien. (Dossier 10913.)

Demande rejetée.

1866. Plainte de la municipalité de Strathclair, Man., prétendant que la condition du passage de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern est dangereux le long de la limite sud des sections 10, 11 et 12, township 18, rang 22, ouest. (Dossier 9437.66.)

Ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern fournisse avant le 1er décembre 1909 une lisière de terre au lieu d'une grande route

prise par la compagnie de chemin de fer, et établisse certains autres passages entre les lots 10 et 11 et 1 et 2.

1867. Plainte de la municipalité de Cameron, Man., que la ligne du chemin de fer Canadian-Northern empiète sur l'emplacement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Northern-Pacifiic et Manitoba, en la municipalité de Cameron, Man. (Dossier 10664.)

En suspens pour informations supplémentaires qui seront fournies conjointement par le Bureau et la compagnie de chemin de fer.

1868. Plainte de J. H. Shier, de Hamiota, Man., du refus de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de mettre en condition convenable le passage à un mille à l'est du village de Hamiota, Man. (Dossier 11634.)

Plainte retirée.

1869. Plainte de B. Maxfield, de Souris, Man., de la condition dangereuse du passage au-dessus du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Première Rue, Souris, Man. (Dossier 9437.65.)

Plainte rejetée.

1871. Demande de la municipalité rurale de Langford, Manitoba, en vertu de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern de construire des passages entre les sections 24 et 25, 13, rang 15. (Dossier 11117.)

Ordonnance qu'un passage de grand chemin entre les sections 24 et 25 soit construit pour le 1er décembre 1909, et si la municipalité y consent, la compagnie du chemin de fer pourra détourner ce chemin et construire un passage à sa place, suivant qu'il sera convenu entre les parties.

1872. Demande de la municipalité de Miniota d'une ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien construise une voie de raccordement avec les voies de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à la voie latérale de Quadra, Manitoba. (Dossier 10899.)

Demande rejetée.

1873. Demande de la municipalité de Langford, Manitoba, en vertu de l'article 237 d'une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern de construire un passage convenable entre les sections 28 et 29, township 13, rang 15. (Dossier 12000.)

Ordonnance qu'un passage soit construit par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern avant le 1er décembre 1909 entre les sections 28 et 29.

1874. Demande du Club Commercial de Midale, Sask., d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une gare à voyageurs et à marchandises, et aussi d'ouvrir un passage de grand chemin sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la rue Principale, Midale, Sask. (Dossier 11105.)

Ordonnance enjoignant l'ouverture d'un passage à partir de l'avenue Railway à travers le chemin de fer Pacifique-Canadien immédiatement à l'ouest de l'aiguille la plus à l'ouest.

1875. Demande du village de Brownlee, Sask., d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage sur son chemin de fer, en face de la rue Bagot à l'est de la gare de la Compagnie du Pacifique-Canadien à Brownlee, Sask. (Dossier 109072.)

Ordonnance enjoignant la construction d'un passage traversant les voies du chemin de fer Pacifique-Canadien immédiatement à l'est de l'aiguille la plus à l'est.

1876. Plainte de la *Eureka Coal & Brick Company,* d'Estevan, Sask., à l'effet que des taux différentiels de transport sont imposés sur le charbon d'Estevan, et aussi que des taux différentiels d'aiguillage sont imposés sur le charbon, à Estevan, en faveur des expéditeurs à Roche-Percée et Bienfait. (Dossier 7037.)

Jugement réservé.

1877. Plainte du Conseil du Commerce de Creelman, Sask., à l'effet que la plate-forme de la gare de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, à Creelman, Sask., n'a pas une longueur suffisante pour la commodité des voyageurs. (Dossier 11736.)

Ordonnance à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien étende des escarbilles comme extension à la plate-forme de la gare et prolonge la plate-forme à une longueur de 240 pieds pour le 1er mai 1910.

1878. Demande de la cité de Régina, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer pour autorisation de construire, maintenir et exploiter un chemin de fer électrique à travers les lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern, en la cité de Régina, tel qu'exposé dans la demande en date du 28 septembre 1909.

Aucune ordonnance rendue. Les parties en arriveront à une entente en un temps raisonnable. Sinon, le Bureau s'occupera de la question à une date ultérieure.

1879. Demande de la cité de Régina, Sask., en vertu de l'article 227 pour autorisation de construire un chemin de fer électrique au-dessus de et traversant la ligne de chemin de fer Pacifique-Canadien, à un point situé entre les sections 22 et 23, township 17, rang 20, à l'ouest du 2ème méridien, et à treize autres endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, aussi à travers la ligne du chemin de fer Canadian-Northern entre les townships 17 et 28, à l'ouest du second méridien, et à six autres points. (Dossier 12024.)

Affaire en suspens pour permettre aux parties d'en venir à une entente; s'il n'y a pas de règlement le Bureau rendra une ordonnance.

1880. Pétition des habitants de Keeler, Sask., pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire une gare convenable et un hangar à marchandises, et de nommer un agent permanent à cet endroit. (Dossier 12102.)

Demande rejetée.

1881. Demande du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 237, pour autorisation de construire une ligne d'embranchement et de rameaux depuis la rue Aberdeen jusqu'aux édifices du Parlement, en la cité de Régina, Sask. (Dossier 11449.)

Ordonnance pour rameaux limitée à trois ans d'exploitation depuis le 14 octobre 1909.

1882. Pétition des habitants du district près de Saskatoon, Sask., pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern, de soumettre en un temps spécifié de s'en tenir au quartier nord-est de la section 26, township 35, rang 7, Saskatchewan. (Dossier 10029.)

Demande rejetée.

1883. Plainte du Conseil du Commerce de Battleford, Sask., que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern n'a pas pris des dispositions convenables pour le chargement et l'expédition du trafic à cet endroit. (Dossier 10736.)

Demande rejetée.

1884. Demande du Conseil du Commerce et des citoyens de Howell, Sask., d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de donner l'accommodation voulue dans la gare de cet endroit. (Dossier 9449.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie de chemin de fer de réparer la gare et fournir des sièges pour au moins douze personnes.

1885. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 237, d'être autorisée à construire sa ligne à travers les avenues "A" à "P" et Spadina Crescent, en la cité de Saskatoon, Sask.

Note.—Le Bureau prendra en considération la plainte du comité de transport du Conseil du Commerce de Saskatoon, en date du 14 septembre 1909, à l'effet que

l'ordonnance des 23 et 24 septembre 1908, N° 5452, clause 7, a été ignorée. (Dossier 6256. Cause 2650.)

Retranchée de la liste. Aucune demande n'a été faite par le comité de transport.

1886. Demande de la cité de Saskatoon, Sask., d'une ordonnance, en vertu du paragraphe 5 de l'article 237, sanctionnant et approuvant les plan, devis et cahier des charges soumis indiquant le tunnel que la cité projette de construire sous les voies de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à la Vingt-deuxième rue, Saskatoon, Sask. (Dossier 6256. Cause 4792.)

Retranchée de la liste. Le comité de transport du Conseil du Commerce de Saskatoon n'a fait aucune demande.

1887. Demande de la cité de Saskatoon, Sask., d'une ordonnnce en vertu de l'article 238, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de soumettre au Bureau, à une date spécifiée, un plan et un profil de sa voie ferrée où elle traverse la Onzième rue en la cité de Saskatoon, Sask. (Dossier 12061.)

Demande rejetée.

1888. Plainte du village de Bladworth, Sask., que la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern ne donne pas de facilités convenables pour arriver à la gare de la compagnie à Bladworth, et aussi pour une ordonnance permettant que la Troisième rue du dit village de Bladworth traverse les voies de la dite compagnie.

Ordonnance que la compagnie, avant le 1er décembre 1909, enlève ses clôtures du côté ouest de sa gare de façon à donner accès aux élévateurs sur la propriété de la Compagnie, et construise une route à partir de l'intersection de la Troisième rue, vers le sud, à travers les terrains de la gare. Aussi ordre à la compagnie de remplir un marécage qui se trouve sur la propriété de la compagnie du côté est des voies de la compagnie.

1889. Pétition des habitants de Puckahn, Sask., demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern de construire un quai de chargement et une halte du côté nord de la rivière Fenton, Sask. (Dossier 9718.)

Ordre à la compagnie d'établir une halte et un quai convenable pour le chargement des marchandises à Fenton, Sask., avant le 1er septembre 1910.

1890. Plainte de Charles McDonald, de Prince-Albert, Sask., alléguant que des dommages ont été causés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à sa propriété à Prince-Albert, Sask., par suite du tracé du chemin de fer. (Dossier 10912.)

Si les plans de la Compagnie de chemin de fer n'ont pas été approuvés, une clause favorable à une compensation sera insérée avant l'approbation des plans.

1891 Plainte du Bureau du Commerce de Prince-Albert, Sask., alléguant que la fondation du chemin de fer Canadian-Northern est dans une condition défectueuse dans la partie où la voie pénètre à Prince-Albert à travers le comté de Melfort. (Dossier 8101.)

Rejetée.

2892. Plainte du Bureau du Commerce de Prince-Albert alléguant des raccordements de train insuffisants sur les lignes des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern à Régina, Sask. (Dossier 10810.)

Ordonnance que la question d'échange du trafic des voyageurs soit réservée à une ordonnance future du Bureau; les matières relatives aux autres plaintes sont renvoyées.

1893. Plainte du président du district d'amélioration locale N° 27, section 4, Alberta, contre le plan du tunnel projeté par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au croisement situé dans le quart nord-est de section 15, township 53, rang 24, à l'est du premier méridien. (Dossier 9023.)

Ordonnance pour un tunnel avant le 1er juillet 1910, ou que la compagnie de chemin de fer, au lieu de la construction d'un tunnel, puisse détourner sa voie par la construction d'un passage se raccordant à la route de Fort-Saskatchewan à la rue Norton, du côté sud de la voie de la compagnie de chemin de fer, aux conditions énoncées dans l'ordonnance.

1894. Demande de F. G. Limback, propriétaire des lots 6 et 7, bloc 36, subdivision d'Inglewood, Edmonton, d'une ordonnance à l'effet que la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique reçoive l'ordre, dans la limite de temps que le Burau pourra fixer, de s'entendre avec le demandeur au sujet des dommages qu'il a subis relativement à la propriété plus haut décrite, par la construction du chemin de fer de la compagnie dans la rue adjacente au dit terrain dans l'est, et que, à défaut de ce faire de la Compagnie, le plan du dit chemin de fer en autant qu'il affecte la dite rue, soit rejeté. (Dossier 11613.)

Cause en suspens en attendant une décision de la Cour Suprême du Canada sur un appel du Grand-Tronc-Pacifique d'une ordonnance du Bureau établissant comme condition que les possesseurs de la propriété rue Hardisty, Fort-William, aient une compensation pour dommages, s'il y en a, provenant du tracé de la ligne de la compagnie sur la dite rue.

1895. Demande des habitants du district de Round-Hill, Alberta, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'établir la gare à Round-Hill, Alberta. (Dossier 10724.)

Demande rejetée.

1896. Plainte du ministère de l'Agriculture de la province d'Alberta, alléguant que les expéditeurs de bétail d'endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à Edmonton, Alberta, sont pourvus de wagons fermés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern au lieu de wagons à bestiaux ce qui entraîne des taux doubles d'aiguillage. (Dossier 11247.)

Plainte retirée.

1897. Requête de Helen Loades, Viking, Alberta, en vertu de l'article 253, pour qu'il soit ordonné à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique de construire un passage de ferme convenable aux 34, 47, 13 nord-est, à l'ouest du quatrième méridien, Viking, Alberta. (Dossier 9609. Cause 4664.)

Requête biffée, la compagnie ayant acheté le terrain.

1898. Requête de S. F. Mayer et Isaac Picard pour une ordonnance à l'effet d'amener la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à s'entendre avec les requérants à propos de dommages causés à la propriété par suite de la construction de sa voie ferrée sur la Vingt et unième rue, aboutissant aux lots 18 et 19, bloc 2, et terrains 13 et 17, bloc 4, Edmonton, Alberta. (Dossier 9876. Cause 4826.)

Action suspendue en attendant la décision de la Cour Suprême du Canada sur appel du Grand-Tronc-Pacifique d'une ordonnance du Bureau accordant aux propriétaires de terrains sur la rue Hardisty, Fort-William, des compensations pour dommages, s'il y a lieu, provenant du tracé de la ligne de la compagnie sur la dite rue.

1899. Requête de W. J. Johnson, demandant une ordonnance à l'effet d'amener la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à s'entendre avec le requérant à propos de dommages causés à sa propriété par la construction de sa voie ferrée sur la rue Vingt et unième, aboutissant au bloc 12, lot de rivière 2, Inglewood, Edmonton, Alberta. (Dossier 9877. Cause 4825.)

Action suspendue en attendant la décision de la Cour Suprême du Canada sur appel du Grand-Tronc-Pacifique d'une ordonnance du Bureau accordant aux propriétaires de terrains sur la rue Hardisty, Fort-William, des compensations pour dommages, s'il y a lieu, provenant du tracé de la ligne de la compagnie sur la dite rue.

1900. Requête de J. C. Dumont, demandant une ordonnance à l'effet d'amener la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique à s'entendre avec le requérant à propos de dommages causés à la propriété par suite de la construction de sa voie ferrée sur la rue Vingt et unième aboutissant aux lots 17, 18, 19, bloc 3, Edmonton, Alberta. (Dossier 9874. Cause 4814.)

Action suspendue en attendant la décision de la Cour Suprême du Canada sur appel du Grand-Tronc-Pacifique d'une ordonnance du Bureau accordant aux propriétaires de terrains sur la rue Hardisty, Fort-William, des compensations pour dommages, s'il y a lieu, provenant du tracé de la ligne de la compagnie sur la dite rue.

1901. Requête de J. C. Campbell, demandant une ordonnance à l'effet d'amener la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique à s'entendre avec le requérant à propos de dommages à la propriété par suite de la construction de sa voie ferrée sur la rue Vingt et unième, terrains 14, 15, 17 et 18, bloc 2, Edmonton, Alberta. (Dossier 9875. Cause 4815.)

Action suspendue en attendant la décision de la Cour Suprême du Canada sur appel du Grand-Tronc-Pacifique d'une ordonnance du Bureau *in re* tracé de la compagnie sur la rue Hardisty, Fort-William, Ontario.

1902. Plainte de la *Clover Bar Coal Company, Limited*, d'Edmonton, Alberta, alléguant différence faite par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern sous le tarif 569, en vigueur le 25 mai 1909, comparativement au tarif 486, en vigueur le 11 décembre 1908, et le tarif 327 et supplément, en vigueur le 14 janvier 1908. (Dossier 11493.)

Plainte rejetée.

1903. Requête des habitants du village de Bruderheim, Alberta, demandant une ordonnance pour forcer la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern à nommer un agent régulier de station à cet endroit. (Dossier 11696.)

Action suspendue jusqu'au 1er janvier 1910, M. Shaw devant soumettre un état du trafic avant l'émission d'une ordonnance. Requête subséquemment rejetée.

1904. Plainte de l'Association des Fermiers d'Alberta, Clover-Bar, Alberta, à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique n'a construit ni clôtures, ni garde-bestiaux, ni passages dans le district de Clover-Bar, Alberta. (Dossier 11618.)

Ordre est donné à la Compagnie de faire des clôtures de chaque côté de sa voie avant le 7 novembre 1909, et de construire des garde-bestiaux et des traversées de voie à chaque chemin public dans le dit district.

1905. Plainte de la succursale de Clover-Bar de la *United Farmers' Association*, portant que la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique ne fait rien en fait de clôtures et croisements sur sa ligne dans ce district. (Dossier 11000.)

Ordre est donné à cette compagnie d'ériger des clôtures de chaque côté de sa voie, dans le district de East-Clover-Bar, avant le 1er novembre 1909, et de construire des garde-bestiaux et des passages à chaque chemin public dans le dit district.

1906. Plainte de J. G. McKay, de Lougheed, Alberta, que la station du Pacifique-Canadien, à Lougheed, Alberta, n'offre pas de commodités suffisantes.

Le Bureau décide qu'ordre à cet effet soit donné, après inspection faite par son fonctionnaire des facilités et commodités de cette station. Il est subséquemment fait des améliorations approuvées par le requérant.

1907. Requête de la ville d'Edmonton, Alberta, en vertu de l'article 29, demandant un amendement à l'ordonnance du Bureau, N° 6751, touchant le passage de l'avenue Syndicate, Edmonton, des chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern, à Edmonton. (Dossier 4919. Cause 4525.)

Ordre rejetant la requête, avec permission à la ville d'Edmonton de demander de la protection à ce passage.

1908. Requête de la ville d'Edmonton, Alberta, conformément à l'article 29, demandant une modification de l'ordonnance du Bureau, N° 5598, *re* traversées de l'avenue Hamayo et de First Street, des chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Canadian-Northern. (Dossier 8636. Cause 4041.)

Ordre rejetant la requête, avec permission à la ville d'Edmonton de demander la construction de barrières et autre protection à la dite traversée.

1909. Requête de la Compagnie du Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 258, demandant que le tracé et les plans détaillés de la station à Grassy-Lake, Alberta, soient approuvés. (Dossier 10505.)

Requête rejetée, la Compagnie du Pacifique-Canadien devant soumettre le plan de la station à être construite entre les avenues Lewellyn et Salvage, Grassy-Lake.

1910. Requête des habitants de Bowell, Alta., demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'établir une station de revenu et de poster un agent à cet endroit. (Dossier 11004.)

Requête rejetée.

1911. Requête de la ville de Calgary, Alberta, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de faire traverser la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la Deuxième rue est par la voie du chemin de fer urbain de Calgary. (Dossier 9306. Cause 4463.)

(NOTE.) Le Bureau étudiera, en rapport avec cette requête, la question de protection à cette traversée, ainsi qu'il est fait mention dans le dernier paragraphe de l'ordonnance N° 6399, en date du 17 février 1909.

Ordre est donné au Pacifique-Canadien d'installer les sémaphores autorisés par l'ordonnance N° 6399, aussi à la ville de Calgary d'installer deux sémaphores, etc.

1912. Plainte de la *Alberta Provincial Exhibition Association,* alléguant le refus des Compagnies de chemins de fer Canadian-Northern et Pacifique-Canadien d'accorder les facilités raisonnables dans l'échange des voyageurs de plein parcours à des taux de transport direct sur leurs lignes respectives, dans les provinces d'Alberta, Saskatchewan et Manitoba, et dans la province d'Ontario, à l'ouest de Fort-William, Ont. (Dossier 10767.)

Si les compagnies n'en sont pas venues à une entente vers le 1er janvier 1910, le Bureau s'occupera de la question.

1913. Requête de la cité de Calgary, en vertu de l'article 246 de la loi des chemins de fer, demandant l'autorisation de faire traverser la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien par les fils électriques du tramway de Calgary, à la Deuxième rue est, dans la ville de Calgary, Alberta. (Dossier 11744.)

Ordonnance faisant droit à la requête.

1914. Requête de la cité de Calgary, Alberta, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous la voie de l'embranchement Calgary et Edmonton de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, où cette voie traverse les terrains réservés pour chemins entre les sections 11 et 12, township 24, rang 1, à l'ouest du 5e méridien, sur la ligne de la 15e rue est, dans la cité de Calgary, Alberta . (Dossier 11824.)

Etude de la question remise aux prochaines séances du Bureau à Calgary.

1915. Requête de la cité de Calgary, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous les voies de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la Première rue est, Calgary, Alberta. (Dossier 11964.)

Il est ordonné qu'un tunnel soit construit conformément aux termes de l'entente entre les parties, en date du 14 septembre 1906. Les plans doivent être soumis à l'ingénieur du Bureau.

1916. Requête de la cité de Calgary, Alta, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire un tunnel sous la voie principale de la Compagnie

du chemin de fer Pacifique-Canadien là où cette voie traverse des tracés de route, entre les sections 11 et 12, township 24, rang 1, à l'ouest du 5ème méridien, sur la ligne de la 15e rue, dans la cité de Calgary, Alta. (Dossier 11823.)

Etude remise aux prochaines séances à Calgary.

1917. Requête de la *Vancouver, Victoria & Eastern Railway Company,* en vertu des articles 227 et 364, demandant l'autorisation de changer la position du raccordement projeté avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, près des rues Front et Columbia, dans la cité de Vancouver; aussi de prendre les terrains requis pour les fins de construction de tel raccordement; aussi ordonnance approuvant une entente avec la *British Columbia Electric Railway Company, Limited,* autorisant la *British Columbia Electric Railway Company* à faire circuler les wagons nécessaires sur le dit raccordement. (Dossier 5734. Cause 2342.)

Ordonnance donnant la permission de faire le raccordement et autorisant l'échange de trafic; les travaux devant être complétés le 3 novembre 1909.

1918. Requête du *Vancouver & Lulu Island Railway,* demandant l'autorisation de traverser, par une ligne d'embranchement, la rue Grenville, dans la municipalité de Point-Grey, à un point 2,400 pieds au sud de la frontière sud de Vancouver, C.-B. (Dossier 10446.)

Ordonnance autorisant le croisement.

1919. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, demandant la permission de traverser une route à l'intersection de l'emplacement de la voie et de Clarke-Drive, Vancouver, C.-B. (Dossier 9799. Cause 4784.)

Demande rejetée.

1920. Plainte des habitants de Port-Kells, C.-B., à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Great-Northern n'a pas pourvu aux facilités convenables de station, pour les voyageurs et le fret, et que les fonctionnaires de la compagnie refusent de signer des connaissements lorsqu'ils reçoivent des marchandises en transit. (Dossier 11632.)

Il est ordonné à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'établir un service de trains tel qu'exposé dans l'ordonnance. Cet ordre devant prendre effet le 1er mars 1910. Voir ordonnance N° 9342, datée le 18 janvier 1910.

1921. Plainte de la municipalité de Langley, C.-B., portant que la Compagnie de chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria & Eastern a complété sa ligne de Cloverdale à Abbottsford, mais n'a pas encore établi un service public ; aussi que la compagnie refuse de faire des passages. (Dossier 11743.)

Il est ordonné à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'établir un service de trains tel qu'exposé dans l'ordonnance. Cet ordre venant en vigueur le 1er mars 1910. Voir l'ordonnance N° 9342, datée du 18 janvier 1910.

1922. Requête de la Chambre de Commerce de Surrey, C.-B., demandant une ordonnance pour obliger la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'exploiter sa ligne le long de la rivière Fraser, entre Cloverdale et Huntingdon, C.-B. (Dossier 11825.)

Il est ordonné à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'établir un service de trains tel qu'exposé dans l'ordonnance. Cet ordre venant en vigueur le 1er mars 1910. Voir ordonnance N° 9342, datée le 18 janvier 1910.

1923. Requête de la Chambre de Commerce de Surrey, C.-B., demandant que la Compagnie de chemin de fer New-Westminster et Southern soit forcée de donner un meilleur service de trains aux villages et villes entre Surrey et Vancouver et New-Westminster, C.-B. (Dossier 11826.)

Il est ordonné à la Compagnie du chemin de fer Great-Northern d'établir un service de trains tel qu'exposé dans l'ordonnance. Cet ordre devant prendre effet le 1er mars 1910. Voir l'ordonnance N° 9342, datée le 18 janvier 1910.

1924. Requête de H. Kenworthy, Mission-Junction, C.-B., demandant une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de laisser faire des réparations à la digue Dewdney, C.-B. (Dossier 9862. Cause 4807.)

Il est ordonné de faire des réparations au remblai, conformément aux termes de l'ordonnance. Des plans détaillés de l'écluse projetée devant être soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef. Voir ordonnance N° 9456, datée le 1er février 1910.

1925. Plainte de J. A. Maddaugh, Vancouver, C.-B., alléguant surtaux sur l'expédition de quatre wagons de bois de la voie d'évitement Maddaugh, sur le chemin de fer Great-Northern, à Stoney-Plains, Alta, et refus du Pacifique-Canadien de faire remise. (Dossier 12071.)

Il est ordonné à la compagnie de chemin de fer de rembourser la somme de $52.18, représentant le surplus sur le taux stipulé dans l'ordonnance originaire du Bureau.

(Voir le jugement du commissaire McLean, Appendice "D".)

1926. Plainte de J. H. Cottrell, Vancouver, C.-B., alléguant surtaux d'aiguillage réclamé par le Pacifique-Canadien sur une expédition de W. V. Dawson & Cie, Montréal, à ses entrepôts, et taux pour inspection des wagons du Pacifique-Canadien sur sa propriété. (Dossier 11451.)

(Voir jugement du sous-commissaire en chef, Appendice " C ".)

1927. Requête de la *Great Northern Transfer Company, Limited,* en vertu de l'article 226, pour obliger le Pacifique-Canadien de construire sa voie d'évitement, dans la ville de Vancouver, jusqu'aux entrepôts de la *Great Northern Transfer Company, Limited,* Burrard-Inlet, pour les fins de magasinage et de commerce du charbon. (Dossier 12058.)

Ordonnance autorisant la construction d'un embranchement à être construit dans les deux semaines après que la *Great Northern Transfer Company* aura complété son travail pour la construction du dit embranchement.

1928. Les plaintes suivantes des habitants des environs de Cowichan-Station, C.-B. :—

(1) Mettre les taux de voyageurs et de fret sur le même pied que ceux en vigueur dans les provinces de l'Est.

(2) Retard dans le départ et l'arrivée des trains; nomination d'un agent de station.

(3) Insuffisance des garde-bestiaux.

(4) Animaux tués par suite de garage des trains, mauvaises lanternes sur les locomotives, et défaut de protection aux croisements dans les cours de chargement.

(5) Affichage des taux de voyageurs et de fret dans la station.

(6) Taux additionnels pour achat de billets sur les trains.

(7) Changement des clôtures le long de la voie.

(8) Encombrement des wagons à voyageurs les jours de fête.

(Dossier 10087.)

Plaintes réglées par les parties, sauf le N° 8, qui est soumis à l'inspecteur du Bureau pour qu'il fasse rapport.

1929. Requête du ministère des Travaux publics du gouvernement de la Colombie-Britannique, en vertu de l'article 237, pour qu'il soit ordonné à la Compagnie du chemin de fer Red-Mountain de voir à la construction, pour la protection, la sécurité et la commodité du public, d'un passage convenable au-dessus de la voie du chemin de fer Red-Mountain, à un point un peu au sud de Patterson-Station, C.-B.

(NOTE.)—Cette requête est faite dans le but d'établir le coût du dit passage, conformément à l'ordonnance du Bureau N° 7787. (Dossier 10900.)

Le passage ayant déjà été construit par la compagnie de chemin de fer, la question est suspendue pour permettre aux parties de s'entendre sur le partage des frais.

1930. Requête de la cité de Victoria, C.-B., en vertu des articles 234, 236 et 239, demandant une ordonnance à l'effet d'obliger la Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo à soumettre les plans d'un pont, à construire des ponts de piétons, enlever les barrières et autres matières; aussi demande d'une ordonnance intérimaire d'enlever les barrières et permettre la circulation sur le pont en attendant une décision. (Dossier 11118.)

Jugement réservé.

1931. Requête du gouvernement de la Colombie-Britannique, pour une ordonnance modifiant ou rescindant une ordonnance du Bureau, N° 5947, datée le 23 décembre 1908, autorisant la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de construire un pont entre l'île Watson et l'île Kaien, C.-B. (Dossier 4565. Cause 4222.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance N° 5907, datée le 23 décembre 1908.

1932. Requête du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 233, demandant l'autorisation de construire un pont entre l'île Watson et l'île Kaien, C.-B. (Dossier 4568. Cause 4222.)

Ordonnance rescindant l'ordonnance du Bureau, N° 5907, datée le 23 décembre 1908.

1933. Plainte de F. W. Godsal, de Cowley, Alberta, et de la Chambre de Commerce de Nelson, C.-B., contre de prétendus taux excessifs pour les passagers sur les steamers du Pacifique-Canadien entre les ports d'escale sur les lacs Kootenay et Arrow, dans la province de la Colombie-Britannique. (Dossier 5889.)

Jugement réservé.

1934. Requête des habitants de Salmo, C.-B., à l'effet d'obliger la Compagnie de chemin de fer Spokane-Falls et Northern de construire un passage convenable à la rue Main, Salmo, C.-B. (Dossier 11698.)

Demande retirée par les requérants.

1935. Plainte de A. E. Watts, de Cranbrook, C.-B., au sujets des matières inflammables laissées sur la voie des chemins de fer et de la destruction des chemins publics, y compris ceux de Yahk à Copeland et de Sicamous à Vernon, C.-B. (Dossier 11758.)

Plainte rejetée.

1936. Requête des habitants de East-Robson, district de Kootenay, C.-B., demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien de fournir des facilités convenables pour le chargement et le déchargement du fret, en construisant une voie d'évitement et une halte dans le voisinage du pont du chemin de fer Columbia et Kootenay, près de Castlegar, C.-B. (Dossier 11754.)

Ordonnance enjoignant la construction d'un abri sur ou près du quai à East-Robson; les navires du Pacifique-Canadien devant arrêter à tel quai lorsque requis, pour le transport du fret à ou de East-Robson.

1937. Plainte de la *Kootenay Shingle Company*, de Salmo, C.-B., à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Great-Northern n'emploie pas le tarif établi par le Bureau au sujet des taux sur le bardeau et refuse de lui rembourser $976.89 de surtaux. (Dossier 11821.)

Ordonnance autorisant la compagnie du chemin de fer à rembourser sur la base du taux de 67½ cents, tel que prévu par le tarif du chemin de fer Pacifique-Canadien N° A—6. Relativement aux expéditions de Salmo à des endroits d'Ontario, autres que les points intermédiaires de la ligne principale jusqu'à Toronto, Ont., les taux dont on se plaint constituent une infraction à la loi des chemins de fer en ce qu'un tarif commun n'a pas été soumis au Bureau, tel que requis par l'article 335 de la loi des chemins de fer.

Plaintes concernant la question de 500 livres par wagon rejetées. Voir ordonnance N° 8683, datée le 4 novembre 1909.

1938. Plainte de A. E. Watts, de Wattsburg, C.-B., *re* les facilités fournies par le chemin de fer Pacifique-Canadien pour le transport du trafic à ou de Wattsburg, C.-B. (Dossier 9848.)

Ordonnance approuvant l'emplacement de la station sur le plan soumis, et laissant la compagnie libre d'abolir la halte à la voie de garage de Swansea.

1939. *In re* plainte de J. F. Hunter, Boissevain, Man., contre la manière dont la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien manipule le fret à Boissevain. (Dossier 12666.)

Plainte rejetée.

1940. Requête de Tees et Persee, limitée, de Winnipeg, Man., demandant une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de maintenir une voie d'évitement sur l'ancienne avenue Point-Dougles, dans la cité de Winnipeg, sur la propriété des requérants. (Dossier 12219.)

Demande rejetée.

1941. Plainte de Wilfrid Duquette, de Mile End, Québec, à l'effet que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a négligé d'enlever la neige sur les voies d'évitement privées à Mile-End, Québec. (Dossier 9755.)

Action suspendue pour permettre aux parties de régler les conditions d'une entente satisfaisante à la fois pour le requérant et la compagnie.

Arrangement fait subséquemment.

1942. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de construire une voie ferrée additionnelle à travers l'avenue du Parc, dans la ville de Saint-Louis, comté d'Hochelaga, P.Q. (Dossier 12087.)

Demande accordée sans préjudice à toute demande de protection à ce passage que pourrait faire la ville par la suite.

1943. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, demandant la permission de construire sa voie ferrée à travers le chemin public, dans la paroisse de Beauport, aux endroits suivants:—1.22, 1.45, 1.73, 5.05 et 6.96 milles, sur l'embranchement de Montmorency. (Dossier 12204.)

Requête rejetée.

1944. Plainte de Ernest Lyster, de Gore-Station, P.Q., alléguant que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada donne des facilités imparfaites pour le chargement du lait; aussi pauvres facilités aux voyageurs qui veulent prendre ou quitter le train de l'ouest. (Dossier 10324.)

Requête rejetée, personne ne comparaissant pour le requérant.

1945. Plainte de Louis Vallée et autres, de la Baie-du-Febvre, P.Q., touchant les croisements de la Compagnie du chemin de fer Québec, Montréal et Sud à cet endroit, et aussi le manque de garde-bestiaux et de clôtures. (Dossier 10294.)

Plainte rejetée.

1946. Requête de la *Dominion Park Company, Limited,* de Montréal, P.Q., alléguant les taux excessifs réclamés par la Compagnie de Téléphone Bell pour l'usage du téléphone au Parc Dominion, Montréal, P.Q. (Dossier 10501.)

Requête rejetée, personne ne comparaissant pour la compagnie requérante.

1947. Requête de la ville de Saint-Louis en vertu de l'article 237, demandant l'autorisation de continuer son chemin public sous la voie ferrée et de construire et entretenir un tunnel sous la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'intersection du Boulevard Saint-Laurent, dans la ville de Saint-Louis, approuvant les plans, profils, dessins et devis du dit tunnel, et déterminant dans quelle proportion la ville de Saint-Louis, la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie des tramways de Montréal devront respectivement contribuer au coût du dit tunnel. Audition remise. (Dossier 10982.)

Ordonnance à l'effet que la Compagnie des tramways de Montréal contribue $15,000 pour la construction d'un tunnel; $10,000 seront appliqués au fond des passages à niveau, la balance sera payée suivant une entente entre la ville de Saint-Louis et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

1948. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu des articles 222 et 227, d'être autorisée à construire une ligne d'embranchement d'un point à la section de London, mille 10-15, lot 6, concession 4, township d'Etobicoke, à un point sur le chemin de fer Grand-Tronc, lot 9, concession 1, township d'Etobicoke et la section "Y". Les termes de l'ordonnance seront discutés. Séance ajournée. (Dossier 10112.)

Ordonnance autorisant la construction d'une ligne d'embranchement et pourvoyant à l'installation d'un appareil d'enclenchement aux dépens de la compagnie demanderesse. Voir l'ordonnance 9129, en date du 31 décembre 1909.

1949. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 56, paragraphes 2 et 3, d'en appeler à la Cour Suprême au sujet du tracé de son chemin de fer à travers Fort-William, Ont. (Dossier 1519. Cause 3.)

Ordonnance que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique soit autorisée à en appeler à la Cour Suprême du Canada de l'ordonnance 8493, en date du 6 octobre 1909, sur les question de loi qui en découlent.

1950. Demande des compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, en vertu de l'article 29 de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance amendant l'ordonnance du Bureau rendue sur la demande de J. J. Denman, N° 6701, en date du 19 février 1909, ordonnance N° 6763 *in re* plainte du commissaire du bétail d'Alberta, et N° 6186 *in re* plainte de la *Grain Growers' Grain Company*, de Winnipeg, Manitoba, relativement aux portes à grain. Question à discuter. (Dossier 4106.)

Ordonnance prescrite par le commissaire en chef. Projet à être soumis aux parties avant que l'ordonnance soit adoptée.

1951. Plainte du Bureau de Transport du Conseil du Commerce de Montréal *re* classification des taux canadiens sur les marchandises en caoutchouc pour les cas où il y a moins d'un chargement de wagon. Audition ajournée. (Dossier 9428.2.)

Jugement réservé.

1952. Considération de l'ordonnance du Bureau N° 6969, en date du 6 mai 1909, au sujet du transport des voyageurs des Etats-Unis à des points sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario dans les districts de Muskoka et de Parry-Sound. (Dossier 6812.)

Ordonnance refusant la demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'une ordonnance enjoignant aux Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc, en un temps spécifié, de produire les tarifs des points de la frontière américaine à des points sans concurrence sur sa ligne de chemin de fer.

1953. Demande de la Compagnie de téléphone Bell, en vertu de l'article 246, paragraphe 2 de l'article 2, et de l'article 5, d'une ordonnance à l'effet de défendre et empêcher la *Nipissing Power Company*, de Toronto, Ontario, de construire, installer et maintenir ses lignes ou fils pour la production de l'éclairage, la chaleur, le pouvoir et l'électricité à travers les lignes de la compagnie demanderesse entre Powassan et North-Bay, Ontario, le long de certain chemin public appelé communément le chemin de Nipissingue, jusqu'à ce que le Bureau lui en ait donné la permission. (Dossier 12551.)

Ordonnance accordant la requête et permettant aux répondants d'en appeler à la Cour Suprême sur des questions de juridiction, si elle en est conseillée.

1954. Demande du township d'Orford, comté de Kent, Ontario, en vertu des articles 235 et 243, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de

fer Père-Marquette de placer des barrières où la voie de la compagnie intercepte la route latérale entre les lots 6 et 7, concession 5, township d'Orford, de la gare Highgate, Ontario. (Dossier 11617.3.)

Ordonnance que des barrières soient placées et maintenues aux dépens de la compagnie de chemin de fer. Les plans devront être produits dans les limites de 60 jours, à partir de la date de l'ordonnance. Voir ordonnance N° 8942, en date du 30 novembre 1909.

1955. Demande du township d'Orford, comté de Kent, Ontario, en vertu des articles 235 et 243, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central, de placer des barrières convenables où la voie de la compagnie intercepte la route latérale entre les lots 12 et 13, concessions 4 et 5, township d'Orford, a la gare de Muirkirk, Ontario. (Dossier 11617.2.)

Ordonnance que des barrières soient installées par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central. Les plans devront être produits dans les 30 jours de la date de l'ordonnance; le travail devra être complété dans les 60 jours à partir de la production des plans. Les frais seront répartis comme suit: un cinquième sera tiré du fond des passages à niveau; un cinquième sera payé par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, et trois cinquièmes seront payés par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central. Voir ordonnance N° 8942, en date du 30 novembre 1909.

1955a. Demande du township d'Orford, comté de Kent, Ontario, en vertu des articles 235 et 243, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central de placer des barrières convenables où la voie de la compagnie intercepte la route latérale entre les lots 6 et 7, concession 5, township d'Orford, à la gare Highgate, Ontario. (Dossier 11617.1.)

Ordonnance que des barrières soient intallées par la Compagnie Michigan-Central. Les plans devront être produits dans les 30 jours à partir de la date de l'ordonnance, et les travaux devront être terminés dans les 60 jours à partir de la production des plans. Le coût sera réparti comme suit: un cinquième sera payé par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette; un cinquième par le fonds des passages à niveau, et trois cinquièmes seront payés par la Compagnie de chemin de fer Michigan-Central. Voir ordonnance N° 8942, en date du 30 novembre 1909.

1956. Demande du township d'Orford, comté de Kent, en vertu des articles 235 et 243, d'une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette de construire des barrières où la voie de la compagnie intercepte la route latérale, entre les lots 12 et 13, concessions 4 et 5, township d'Orford, gare Muirkirk, Ontario. (Dossier 11617.4.)

Ordonnance que des barrières soient installées par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central. Les plans devront être produits dans les 30 jours de la date de l'ordonnance, et le travail terminé dans les 60 jours de la date de la production des plans. Le coût en sera réparti comme suit: un cinquième sera payé à même le fonds des passages à niveau, un cinquième sera payé par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, et trois cinquièmes seront payés par la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central. Voir ordonnance N° 8942, en date du 30 novembre 1909.

1956a. Demande du township Tilbury-Est, en vertu de l'article 251, d'être autorisé à faire des travaux de drainage sur et à travers la propriété de la Compagnie du chemin de fer Canada-Sud, sur le lot 16, 3e concession du township de Tilbury-Est, comté de Kent, Ontario, et de faire passer ces travaux par la propriété de la compagnie de chemin de fer au moyen d'un ponceau en béton d'une ouverture de dix pieds. (Dossier 12077.)

Jugement réservé jusqu'à ce que l'expert en matière de drainage se prononce sur les appels pendants.

1957. Demande du township de Tilbury-Est, en vertu de l'article 251, d'être autorisé à faire des travaux de drainage sur et à travers la propriété de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lot 15, dans la 3e concession du township de Tilbury-Est, comté de Kent, Ontario, et d'exécuter des travaux de drainage à travers la propriété de la compagnie au moyen d'un ponceau en béton d'une ouverture de dix pieds. (Dossier 12078.)
12078.)

Jugement réservé jusqu'à ce que l'expert en matière de drainage se prononce sur les appels pendants.

1958. Plainte des townships de Raleigh et Tilbury-Est, Ontario, alléguant que l'on est à placer des obstacles sur les creeks Jeannette et Baptiste, dans le township de Tilbury-Est, comme conséquence de la construction de ponts par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Dossier 10554.1.)

Demande rejetée.

1959. Demande d'Absolom Gilbert, du township de Southwold, Ontario, en vertu des articles 250 et 251, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire un canal d'égouttement sous la voie ferrée, se raccordant avec l'égout établi sur le lot 37, au sud de la branche nord du chemin Talbot, dans le township de Southwold, Ontario. (Dossier 12300.)

Retranchée de la liste.

1960. Demande de la Chambre de Commerce d'Orillia, Ontario, pour une station gare commune. Audience ajournée. (Dossier 10568.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1961. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, en vertu de l'article 159, pour approbation du tracé de la voie entre le poteau-mille 5.55 et le poteau-mille 10·29, faisant partie de l'embranchement passant à travers la concession 11, township de Mara, et les concessions 5, 6 et 7, township d'Orillia-Sud, Ontario. Audience ajournée. (Dossier 8437.2.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1962. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, Ontario, en vertu de l'article 277, pour autorisation de croiser la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et les lignes de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* au mille 7.4 de l'embranchement de Udney-Orillia, sur le lot 30, concession 11, township de Mara, Ontario. Audience ajournée. (Dossier 10369.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1963. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à titre de locataire de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* en vertu de l'article 177, pour autorisatioon de construire, entretenir et utiliser un croisement de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, desservant une glacière, pour la ville d'Orillia, sur le bord du lac Couchiching, dans le township d'Orillia-sud, au mille 29 du tracé de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company.* Audience ajournée. (Dossier 3021.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1964. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 176, pour autorisation de prendre une partie des terres de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et *Georgian Bay and Seaboard Railway,* entre les milles 7.90 et 10.29, sur le tracé projeté de la voie de la compagnie requérante entre Udney et Orillia, concessions 5, 6 et 7, township d'Orillia-sud, Ontario. Audience ajournée. (Dossier 10368.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1965. Demande de la *Georgian Bay and Seaboard Railway,* en vertu de l'article 176, pour autorisation de prendre et d'utiliser certaines terres appartenant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, près d'Orillia, Ontario, pour le besoin de ses lignes. Audience ajournée. (Dossier 10529.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1966. Demande de la Compagnie du Pacifique-Canadien, au nom de la *Georgian Bay and Seaboard Railway,* en vertu de l'article 177 de la loi des chemins de fer 1903, pour autorisation de construire un passage à niveau sur la ligne du *Midland Railway* au mille 30.9, sur le *Georgian Bay and Seaboard Railway,* à Atherly-Junction. Audience ajournée. (Dossier 2647.)

Jugement réservé. Jugement le 3 décembre 1909. (Voir Appendice " C ".)

1967. Demande de J. R. Cockburn, de Toronto, Ontario, en vertu de l'article 250, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du Pacifique-Canadien de réparer le ponceau défectueux et de construire et d'entretenir un ponceau convenable pour diriger l'eau au lac Lily dans le township de Humphrey, Ontario. (Dossier 7926. Cause 3622.)

Ordonnance accordée sur consentement des deux parties et aux conditions convenues.

1968. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, pour autorisation de poser ses lignes ou voies ferrées en travers des lignes ou voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc (division Midland), près de Scarboro-Junction, Ontario. (Dossier 12482.)

Le conseil doit rédiger l'ordonnance et en fixer les termes et la soumettre ensuite au Bureau. L'ingénieur du bureau fera une inspection et un rapport avant que l'autorisation soit accordée.

1969. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, pour autorisation de poser ses lignes ou voies ferrées en travers des lignes ou voies ferrées de la Compagnie du Grand-Tronc (embranchement de Peterborough) près de Port-Hope, Ontario. (Dossier 12068.)

Ordonnance accordée dans les termes contenus dans la réponse de la Compagnie du Grand-Tronc.

1970. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, pour autorisation de traverser les lignes et voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc près de Shannonville, Ontario. (Dossier 12296.)

Le conseil doit préparer l'ordonnance et en fixer les termes, et la soumettre ensuite au Bureau. L'ingénieur du bureau fera une inspection et un rapport avant que l'autorisation soit accordée.

1971. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu des articles 227 et 228, pour autorisation de faire traverser par ses lignes ou voies ferrées les lignes ou voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement Estevan) dans la partie sud-ouest de la section 29, township 2, rang 6, à l'ouest du second méridien, et de relier ses lignes et voies ferrées à celles de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la partie nord-ouest de la section 19, township 2, rang 6, à l'ouest du second méridien, près de Bienfait, Sask. (Dossier 12476.)

L'ordonnance sera préparée et les termes en seront fixés par les parties, puis soumise à l'ingénieur du bureau qui fera rapport avant que l'autorisation soit accordée.

1972. Demande de William Knechtel et fils, Ontario, en vertu de l'article 226, pour un ordre enjoignant la construction et l'exploitation d'une voie de garage ou embranchement à partir de la voie ferrée de la Compagnie du Grand-Tronc à Hanover, Ontario, jusqu'au moulin à farine appartenant aux requérants. (Dossier 12301.)

Demande refusée sans préjudice à la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, qui peut renouveler sa demande aussitôt qu'elle le pourra. Le même dossier pourra servir pour la nouvelle demande. La publication d'un avis n'est pas nécessaire.

1973. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 257, pour approbation de reconstruction d'un pont au-dessus de la voie du Grand-Tronc à la rue Margaret, Berlin.

1974. Pétition de la municipalité de Cannington, Ontario, demandant que la Compagnie du chemin fer Grand-Tronc fasse circuler un train du matin pour le transport des voyageurs sur la ligne de Lorneville-Junction, par Woodville, Cannington, Sunderland *via* Blackwater-Junction à Toronto. (Dossier 124261.)

Demande retirée.

1975. Demande de James Davy, Thorold, Ontario, pour la remise en vigueur du taux de deux centins par cent livres de bois de pulpe, par chargement de wagon, à partir de Thorold, Ontario, jusqu'à Suspension-Bridge, N.-Y., *via* le chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto et Michigan-Central, lequel taux a été porté à trois centins par cent livres. (Dossier 11965.)

Ordonnance signifiée à la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto de rembourser $219.83 au requérant, et désapprouvant le taux de trois centins par cent livres actuellement en vigueur de Thorold à Suspension-Bridge, N.-Y. La compagnie est requise de reprendre son ancien taux le 15 janvier 1910, soit deux centins par cent livres. Voir l'ordonnance N° 9031, à la date du 2 décembre 1909.

Note.—La compagnie plus haut nommée en a appelé à la Cour Suprême du Canada.

1976. Plainte de la Chambre de Commerce de Sudbury, que les taux pour le charbon à partir de la frontière de Niagara jusqu'à Sudbury sont déraisonnables et préjudiciables. (Dossier 11479.)

Ordonnance signifiée au chemin de fer Michigan-Central, à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, et au chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo de publier et d'enregistrer, pas plus tard que le 1er mars 1910, le taux commun n'excédant pas $2.60 la tonne, par chargement de wagon, à partir de Black-Rock, N.-Y., et Suspension-Bridge, N.-Y., jusqu'à Sudbury, Ontario. Ces compagnies devront aussi s'occuper d'établir un taux spécial par mille pour le charbon et le coke, par chargement, comme il est stipulé plus haut. Voyez l'ordonnance du Bureau, N° 9271, à la date du 12 janvier 1910.

1977. Plainte de la Compagnie Brown Frères, pépiniéristes, limitée, Brown's Nursery P.O., Ontario, que les compagnies de messagerie Dominion et American demandent un taux plus élevé de Toronto à Fenwick que de Toronto à Welland, le premier endroit étant un point intermédiaire. (Dossier 11162.)

Le jugement du Bureau n'est pas rendu au sujet de l'enquête sur les compagnies de messagerie.

1978. Plainte de Wagstaffe, limitée, de Hamilton, Ontario, que la Compagnie de messagerie Dominion demande des taux plus élevés sur le cassis, de Montréal à Hamilton qu'à partir de Hamilton à Montréal. (Dossier 11822.)

Plainte renvoyée.

1979. Demande de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* en vertu des articles 222, 227 et 237, pour autorisation de construire un embranchement à un point de la ligne mère du dit chemin de fer dans la ville de Fesserton, de traverser ensuite le chemin de Sturgeon-Bay et de se relier à la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc aux endroits marqués " D " et " C ". Audience ajournée. (Dossier 12122.)

Demande refusée.

1980. Demande de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company,* en vertu de l'article 227, pour autorisation de croiser la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada sur le lot 16, concession 3, township d'Eldon, comté de Victoria, au mille de 50.5 de Victoria-Harbour, Ontario. Audience ajournée (Dossier 11190.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante de relier ses lignes à celles de la *Georgian Bay and Seaboard Railway Company* selon les conditions stipulées dans l'ordonnance. La question du coût de l'installation et de l'entretien de l'appaeril d'enclenchement projeté devra être discutée entre les deux compagnies, ou, faute d'un accord entre elles, sera résolue par le Bureau.

1981. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, en vertu de l'article 229, pour autorisation d'installer, d'entretenir et d'utiliser un enclenchement au croisement de la voie ferrée de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, entre Clifton-Junction et Stamford, Ontario, par la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, aux frais de cette dernière compagnie. Audience ajournée. (Dossier 11514.)

Ordonnance signifiée pour l'installation d'un enclenchement sur Hayes (Hayes derail). L'ouvrage devant être exécuté aux frais de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, et terminé le 31 mai 1910.

1982. Demande de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, en vertu de l'article 227, pour une ordonnance autorisant le raccordement de la voie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique (réseau du lac Supérieur) avec celle de la *Canada Iron and Foundry Company,* à l'avenue Mountain, Fort-William, Ontario. Audience ajournée. (Dossier 11056.)

Demande renvoyée.

1983. Demande de la municipalité d'Eganville, en vertu de l'article 284, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à ériger une gare fournissant des commodités raisonnables aux voyageurs utilisant les trains de la dite compagnie et à ceux qui désirent voyager sur les mêmes trains dans un endroit qui leur convienne, ainsi qu'au public en général. Audience ajournée. (Dossier 11403.)

Ordonnance accordée sur consentement d'ériger une gare semblable à celle de Stittsville. Cette gare devant être terminée le 1er juin 1910.

1984. Demande de la municipalité d'Eganville, Ontario, en vertu des articles 237 et 238, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de fermer avec des planches ou autrement l'espace qui se trouve entre les rails de sa voie le long des rues John et Water, dans le village d'Eganville, Ontario. Audience ajournée. (Dossier 11404.)

Ordonnance accordée à l'effet que l'espace à recouvrir de planches doit être de 75 à 100 pieds sur la rue John. Les planches devront être posées en dedans des rails, et il doit en être posé sur une longueur de 8 pouces en dehors de chaque rail. Le travail devant être terminé le 1er janvier 1910.

1985. Plainte de la municipalité de Montréal, P.Q., au sujet du service du chemin de fer du Parc et de l'Ile, pour les raisons suivantes:—

1. Que les tramways n'arrêtent pas à chaque rue dans le quartier Mont-Royal; M. Dillinger fera une enquête sur ce point.

2. Que la compagnie érige des poteaux au milieu des rues; retirée.

3. Que la compagnie jette dans les rues la neige qui est sur sa voie; retirée.

4. Que la compagnie refuse de mettre les rues au même niveau que ses voies; M. Dillinger s'informera.

5. Que la compagnie a érigé sans autorisation des poteaux sur le chemin de la Côte-des-Neiges; retirée. (Audience ajournée.) (Dossier 9527.)

Ordonnance signifiée obligeant le chemin de fer du Parc et de l'Ile à arrêter ses voitures afin que les voyageurs puissent y monter ou en descendre aux rues mentionnées dans l'ordonnance. Voir ordonnance N° 8941, à la date du 7 décembre 1909.

1986. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 222, pour autorisation de construire, entretenir et utiliser des voies de service pour la *Speitz Furniture Company,* et pour la *Hanover Portland Cement Company,* à Hanover, Ontario. (Audience ajournée.) (Dossier 11756.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à établir le croisement à ses propres frais. Le croisement devant être protégé par un appareil d'enclenchement.

1987. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 227, pour autorisation d'entretenir une voie de service pour la *Speitz Furniture Company* et la *Hanover Portland Cement Company,* à Hanover, Ontario, traversant l'embranchement de la *Knechtel Furniture Company,* propriété commune de la compagnie requérante et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Audience ajournée.) (Dossier 12288.)

Ordonnance autorisant la construction des embranchements.

1988. Demande de la ville de Saint-Louis, Québec, pour une ordonnance, en vertu de l'article 237, autorisant la requérante à prolonger son boulevard à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'endroit où le dit chemin de fer traverse l'avenue Atlantique, dans la ville de Saint-Louis, comté d'Hochelaga, Québec. (Dossier 12511.)

Ordonnance autorisant le croisement; la ville de Saint-Louis devant en supporter les frais.

1989. Demande de la ville de Saint-Louis, Québec, en vertu de l'article 237, autorisant la requérante à prolonger son boulevard à travers la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'endroit où le dit chemin de fer traverse l'avenue du Parc, dans la ville de Saint-Louis, Québec, et que des barrières, ou autres moyens de protection, soient établis à cet endroit. (Dossier 12912.)

La ville de Saint-Louis devra soumettre un projet détaillé du croisement dans les trente jours à partir de cette date, pour approbation du Bureau, autrement la demande sera rejetée.

1990. Demande de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 159, pour approbation du tracé de sa voie ferrée à partir du mille 12.17 jusqu'au mille 18.55, à travers les townships Crowland et Humbertstone, et pour une ordonnance en vertu de l'article 228, autorisant la construction d'une voie d'évitement à partir du dit endroit, dans la rue Elm, au village de Port-Colborne jusqu'à la voie de chargement de l'élévateur du gouvernement fédéral. (Dossier 30252.)

Ordonnance approuvant le tracé revisé. Voir ordonnance 9552, à la date du 3 février 1910.

1991. Demande de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 237, pour construire sa ligne de chemin de fer (prolongement de Port-Colborne) à travers certaines rues du village de Port-Colborne, comté de Welland, comme suit:—

Chemin public, connu sous le nom de rue Killaly.

Chemin public, connu sous le nom de rue Clarence. (Dossier 3025.3.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance 9552, à la date du 3 février 1910.

1992. Demande de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 237, pour construire sa ligne de chemin de fer (prolongement de Port-Colborne) à travers certaines rues du township de Humberstone, comté de Welland, Ontario, comme suit:—

Ligne dans la ville entre le lot 27, township de Humberstone, et le lot 27, township de Crowland;

Chemin de concession entre les concessions 4 et 5;

Chemin public connu sous le nom de rue Killaly, entre les concessions 1 et 2;

Rue Main ouest, village de Humberstone. (Dossier 3025.4.)

Ordonnance accordant la demande. Voir ordonnance N° 9552, à la date du 3 février 1910.

Demande de la Compagnie du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto. en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire sa ligne de chemin

de fer (prolongement de Port-Colborne) à travers certaines rues dans le township de Crowland, comté de Welland, Ontario, comme suit:—

Chemin public, sur les côtés nord et sud de la rigole d'alimentation, aux stations 307.85 et 309.56.

Chemin public au mille 11.97, du côté nord du coursier de décharge.

Ligne dans la ville entre le lot 27, township de Crowland, et le lot 27, township de Humberstone. (Dossier 3025.5.)

Voir N° 1991, ordonnance N° 9552, à la date du 3 février 1910.

1994. Demande de la Compagnie du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 227, pour autorisation de traverser de ses lignes et voies ferrées les lignes et voies ferrées du chemin de fer Wabash, locataire de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Humberstone, comté de Welland, Ontario. (Dossier 12418.)

Voir N° 1991, ordonnance N° 9952.

1995. Demande de la Compagnie du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 227, pour autorisation de traverser de ses lignes et voies ferrées les lignes et voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (division Buffalo-Goderich), dans le township de Humberstone, comté de Welland, Ontario. (Dossier 12419.)

Voir N° 1991, ordonnance 9552, à la date du 3 février 1910.

1996. Réclamation de Jas. Pender et Cie, St-Jean, N.-B., au sujet du taux sur la quincaillerie à partir de St-Jean, N.-B., jusqu'à certains endroits sur le parcours du chemin de fer Québec-Central. (Dossier 10720.)

Ordonnance signifiée à l'effet que le Supplément 3 du Tarif spécial C.R.C. 937 soit annulé, et que la compagnie de chemin de fer soit notifiée, pas plus tard que le 10 janvier 1910, de rétablir les anciens taux de 16½ centins les cent livres par chargement de wagon, et de 25 centins par cent livres par quantité moindre qu'un chargement de wagon de cette marchandise.

1997. Plainte de la *Portland Rolling Mills, Limited,* de St-Jean, N.-B., au sujet du taux sur les clous de fer, de St-Jean, N.-B., aux endroits situés sur le parcours du chemin de fer Québec-Central. (Dossier 10720.1.)

Ordonnance désapprouvant le Supplément 3 du Tarif spécial C.R.C. 937, et obligeant la compagnie de chemin de fer à rétablir, pas plus tard que le 10 janvier 1910, ses anciens taux de 16½ centins les 100 livres par chargement de wagon, et de 25 centins les cent livres sur les quantités moindres qu'un chargement de wagon de la dite marchandise.

1998. Plainte de la *Maritime Nail Company, Limited,* au sujet des taux sur le fer en gueuse et les clous, de St-Jean, N.-B., à différents endroits sur la ligne du chemin de fer Québec-Central. (Dossier 10720.2.)

Ordonnance désavouant le Supplément 3 du Tarif spécial C.R.C. 937, et obligeant la compagnie de chemin de fer à rétablir, pas plus tard que le 10 janvier 1910, les anciens taux de 16½ centins les cent livres par chargement de wagon, et de 25 centins les cent livres sur des quantités moindres qu'un chargement de wagon des dites marchandises.

1999. Demande du Bureau du Commerce, Montréal, Québec, en vertu de l'article 323, pour une ordonnance avisant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'avoir à publier ses tarifs au sujet de l'entente concernant les taux de transport sur le maïs reçu à Montréal par chemin de fer des élévateurs de ports de la baie Georgienne, et dont le produit est réexpédié à différents endroits de la province de Québec, ainsi qu'à St-Jean et autres endroits du Nouveau-Brunswick, pour la consommation domestique, et expédié aussi par eau à des ports éloignés. (Dossier 12384.)

Demande rejetée.

2000. Demande de la *Canadian Flour Mills Company, Limited,* de Chatham, Ontario, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à rétablir le taux de transport sur le maïs à Chatham, Ontario. (Dossier 7917.)

Demande rejetée.

2001. Demande de la *British American Oil Company, Limited,* de Toronto, Ontario en vertu de l'article 315, pour une ordonnance obligeant les Compagnies Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de régler leurs taux actuels à partir de Toronto sur le pétrole et ses produits, de sorte qu'ils soient en rapport avec les taux raisonnables demandés de Petrolia et de Sarnia, Ontario. (Dossier 1220.)

Jugement réservé. Jugement le 30 mars 1910.

Pour les raisons, voir appendice "C".

2002. Demande de la *Canadian Freight Association,* pour approbation de règlements projetés au sujet du transport de marchandises inflammables et d'acides, permis seulement dans les wagons de fret, pour que le transport s'en effectue dans les trains de fret et mixtes. (Audience ajournée.) (Dossier 171.71.)

Demande refusée.

2003. Réclamation de la *Canadian Manufacturers' Association,* Toronto, Ontario, au sujet des taux imposés par le tarif de la Compagnie de télégraphe Great-Northwestern, C.R.C. N° 10, et le supplément N° 2 à C.R.C. 1, et le tarif de la Western-Union, C.R.C. N° 5, relativement au nombre de mots des messages domestiques. (Dossier 10041.)

Ordonnance rendue comportant que les amendements proposés au règlement 4, en autant qu'ils s'appliquent au code régissant les messages entre différents endroits du Canada, et lorsqu'ils sont compris dans les tarifs approuvés par le Bureau, soient approuvés. Le règlement amendé devant être mis en vigueur pas avant le 1er juillet 1910.

2004. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, en vertu de l'article 317, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à construire des voies d'évitement sur sa ligne à partir de la voie de la compagnie requérante, près de l'endroit autorisé de croisement des dites compagnies, dans la concession D, township de Scarboro, Ontario. (Dossier 13079.)

Ordonnance autorisant la compagnie requérante à construire les voies d'évitement, en se conformant aux conditions stipulées dans l'ordonnance. Liberté accordée à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc d'en appeler à la Cour Suprême du Canada au sujet de toute question légale surgissant de l'ordonnance.

Ordonnance du Bureau, 4 janvier 1910, annulée. Voir ordonnance N° 9243, à la date du 16 janvier 1910.

2005. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées à travers le détour du chemin public sur le lot 21, concession 5, à la station 1670.58, township de Darlington, comté de Durham, Ontario. (Dossier 3878.56.)

Ordonnance rendue sur consentement du township de Darlington accordant la demande.

2006. Demande du Département des Travaux publics de la province d'Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire un croisement au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, par le *Sudbury Soo Trunk Wagon Road,* sur le lot 5, concession 1, township de Drury, Ontario. (Dossier 11564.)

Ordonnance autorisant le croisement aux frais des requérants. Ordonnance 9153, à la date du 15 janvier 1910, annulée.

2007. Demande du Département des Travaux publics de la province d'Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire un croisement au-dessus de la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, par le *Sudbury Soo Trunk Wagon Road,* sur le lot 1, concession 11, township de Baldwin, Ontario. (Dossier 11566.)

Ordonnance autorisant le croisement aux frais des requérants.

2008. Demande du Département des Travaux publics de la province d'Ontario, sous le régime de l'article 237, pour autorisation de construire un passage à niveau sur la voie de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien (embranchement de Soo), par le *Sudbury, Soo Trunk Wagon Road,* sur le lot 10, concession 5, township de Hallam, Ont. (Dossier 11567.)

Ordonnance autorisant le croisement aux frais des requérants.

2009. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, pour permission de traverser de ses lignes et voies ferrées les lignes et voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, près de Brighton, Ont. (Audience ajournée.) (Dossier 3878. 22.)

Demande retirée, vu qu'une autre demande y a été substituée, autorisant le croisement en vertu d'un entente survenue entre la compagnie requérante et la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. Voir ordonnance N° 9157, à la date du 5 janvier 1910.

2010. Demande de la municipalité de Saint-Jacques des Piles, Québec, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'avoir à construire et entretenir un croisement à l'endroit où la ligne de la compagnie traverse la rue I, à Saint-Jacques des Piles, Québec. (Dossier 12376.)

Ordonnance refusant la demande.

2011. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 227, pour autorisation de construire ses lignes en travers des voies ferrées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, près de Powassan, Ont., sur le lot 14, concession 9, township de Himsworth, district de Parry-Sound, à environ 216.15 milles à l'ouest d'Ottawa. (Dossier 11221.)

Ordonnance accordant la demande. Toutes questions s'élevant relativement à la construction du dit croisement, au cas où la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc déciderait de doubler sa voie, sont réservées par le Bureau pour un futur examen. Voir ordonnance 9268, le 4 janvier 1910.

2012. Demande de la *Montreal Light, Heat & Power Co.,* pour autorisation de faire traverser à un câble de transmission les voies de la Compagnie du chemin de fer du Canadian-Northern-Quebec et de la Compagnie du chemin de fer Montréal-Terminal, à l'avenue Laurier, Tétreauville, près Montréal, Québec. (Dossier 12474.)

Ordonnance accordant la demande.

2013. Demande de la ville de Montréal, Québec, et de William Payette, de la dite ville, et autres, en vertu de l'article 228, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire un tunnel sous sa voie, à la rue Iberville, en vertu de son contrat avec la dite ville.

(NOTE). La question à considérer est de savoir si c'est la ville de Montréal ou la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien qui doit paver et border de trottoirs le tunnel. (Dossier 10088.)

Demande refusée.

2014. Considération de la question de protection au sujet du croisement à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien au poteau-mille 18.6, sur l'embranchement de Brockville, chemin principal, entre Brockville et Smiths-Falls, Ont. (Dossier 9437.125.)

Jugement réservé.

2015. Considération de la question de protection au sujet du croisement à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la rue Ontario, Kingston, Ont. (Dossier 9407.122.)

Ordonnance stipulant que la vitesse à laquelle les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Kingston et Pembroke et Baie-de-Quinté feront circuler leurs trains sur ce croisement soit limitée à six milles à l'heure. Voir ordonnance No 2987, à la date du 4 janvier 1910.

2006. Considération de la question de protection au sujet du croisement à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Peterboro, Norwood, Ont. (Dossier 9437.108.)

Jugement réservé.

2017. Considération de la question de défendre aux serre-freins d'opérer sur le toit des wagons de fret, et de réduire la hauteur des ponts à 17 pieds, ou à une hauteur suffisante pour permettre au train de fret le plus élevé de passer. (Dossier 12917.)

On a annoncé que le Bureau n'interviendrait pas.

2018. Considération de l'ordonnance projetée au sujet des expéditions aux haltes.

Ordonnance rendue stipulant que toutes les compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Bureau devront, dans les six mois à partir de la date de l'ordonnance, construire sur leurs lignes au Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta, aux endroits autres que ceux où il y a une station régulière, où le fret et les voyageurs sont transportés, des abris convenables et des chambres d'attente pour l'accommodation des voyageurs et du fret. Voir ordonnance No 9160, à la date du 6 janvier 1910.

2019. Au sujet de la demande de la *Ontario and Minnesota Power Company, Limited,* en vertu de l'article 5 de la loi concernant la *Ontario & Minnesota Power Company Limited* (4-5 Ed. VII, 1905), chapitre 189 (Canada), permettant à la requérante de produire et d'utiliser, dans les Etats-Unis, une force motrice s'élevant jusqu'à six mille chevaux, force développée par la compagnie requérante sur la rivière La-Pluie, à ou près de Fort-Frances, district de la rivière La-Pluie, Ont., Canada. (Dossier 12368.)

Ordonnance déclarant que les requérants ont le droit de produire et d'utiliser, aux Etats-Unis, une force motrice de six mille chevaux développée sur le bord canadien de la rivière à Fort-Frances, à condition que l'ordonnance pourra, en aucun temps, être annulée par le Bureau, ou le nombre de chevaux réduits. Toutes questions touchant le prix à fixer du pouvoir électrique soulevées par ceux qui s'en servent à Fort-Frances, réservées. Voir ordonnance 9326, à la date du 18 janvier 1910.

2020. Pétition du colonel Sam. Hughes, M.P., et d'autres, demandant que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soit requise d'établir des raccordements à Peterboro, Ontario, avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada. (Dossier 12900.)

Demande refusée.

2021. Plainte de Clarkson Brothers, d'Ymir, C.-B., en raison du manque de commodités et du peu d'avantages qu'offre la station de Porto-Rico, C.-B., sur le chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard. (Dossier 13112.)

Ordonnance signifiant la construction d'une voie d'évitement pour sept wagons à Porto-Rico, par la compagnie de chemin de fer, devant être terminée le 25 février 1910. Les requérants devant payer 6 pour 100 du coût de construction de la voie supplémentaire.

2022. Plainte de Clarkson Brothers, d'Ymir, C.-B., en raison du manque de commodités et d'avantages dans le transport du fret à Tamarac, C.-B., sur le chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard. (Dossier 13111.)

Ordonnance prescrivant la construction d'une voie d'évitement par la compagnie de chemin de fer à ses propres frais, devant être terminée le 25 février 1910.

2023. Demande de la Chambre de Commerce de Montréal, en vertu de l'article 325, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'avoir à adapter leurs taux sur le blé, l'avoine et l'orge, par les lacs, de Montréal aux différents endroits des provinces d'Ontario et de Québec, aux taux de tant du mille en vigueur sur les mêmes marchandises à partir des élévateurs de la baie Georgienne jusqu'à différents points d'Ontario. (Dossier 12547.)

Jugement réservé.

2024. Plainte de MM. James Richardson & Sons, de Kingston, Ontario, en raison du taux excessif de 7 centins par 100 livres, de Kingston, Ontario, à Montreal, Québec, imposé sur le grain de l'ouest arrivant à Kingston par navires, et destiné à certains endroits d'Ontario et des provinces maritimes, taux fixé par une ordonnance du Bureau, N° 6166, à la date du 13 janvier 1909. Les requérants demandent que le taux sur ce grain soit de 5 centins par 100 livres de Kingston à Montréal.

Plainte rejetée.

2025. Prise en considération de l'établissement d'une ordonnance générale suivant les dispositions de la loi des chemins de fer, déterminant les endroits où l'inspection des wagons de fret sera faite par les chemins de fer. (Dossier 13109.)

Le Bureau décide de ne rendre aucune ordonnance.

2026. Considération de la véracité des réclamations faites par des compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Bureau, au sujet du prix jugé excessif demandé aux voyageurs pour l'emmagasinage de leur bagage. (Dossier 13024.)

Jugement réservé.

2027. Examen des tarifs généraux en vigueur sur les wagons dortoirs et parloirs des compagnies de chemins de fer sous la juridiction du Bureau. (Dossier 9451.)

Jugement réservé. Le chef de la traction du Bureau devra rencontrer les représentants et en conférer avec eux.

2028. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 14 et 15, concession 3, à la station 625, township de Scarboro, comté d'York.

Demande refusée, avec faculté pour la municipalité de renouveler la demande dans l'avenir, si elle le juge nécessaire.

2029. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 12 et 13, concession 4, township de Scarboro, comté d'York.

Renvoyée à l'ingénieur du Bureau, qui fera rapport après enquête. Toutes les parties intéressées seront avisées de la date de l'inspection.

2030. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du Grand-Tronc du Canada, à la rue King, Berlin, Ontario. (Dossier 9437.124.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie d'installer et de maintenir une sonnerie aux rues Lancaster, Strange, Queen et Mill. Le coût d'installation et d'entretien devant être supporté et payé pour un tiers par la municipalité, et pour les deux tiers par la compagnie de chemin de fer. L'ouvrage devant être terminé le 27 juillet 1910. Voir ordonnance N° 9408.

2031. Examen de la question de protection concernant le passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la rue Queen, Palmerston, Ontario. (Dossier 9437.115.)

Ordonnance à l'effet que la ville de Palmerston ayant fait passer une loi pour fermer la rue Queen à la circulation, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc devra construire, à ses propres frais, une voie souterraine pour les piétons, à la rue Queen. L'ouvrage devant être terminé le 1er juillet 1910. La municipalité devra éclairer le chemin souterrain à ses frais. 20 pour 100 du coût de construction du souterrain devant être payés à même le Fonds des Passages à niveau. Voir ordonnance N° 9478, à la date du 4 février 1910.

2032. Examen de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Dundas, Cooksville, Ontario. (Dossier 9437.104.)

La cause est suspendue jusqu'à la prochaine séance du Bureau, à Toronto. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devant appeler sur cette affaire l'attention du township, et fournir au Bureau une copie du plan soumis à la séance d'aujourd'hui.

2033. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses voies ferrées en travers du chemin public entre les lots 2 et 3, concession B, township de Hamilton, comté de Northumberland, à la station 204.30. (Dossier 3878.64.)

Ordonnance autorisant la requérante à traverser le chemin.

2034. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour changement de localité de sa voie de communication avec les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, à Galt, Ontario. (Dossier 1380. Cause 1731.)

Décision suspendue jusqu'aux prochaines séances du Bureau à Toronto, ou à quelque autre endroit fixé par la Bureau pour décider à ce sujet.

2035. Demande de la municipalité du township de Louth, Ontario, en vertu de l'article 238, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada d'avoir à munir de cloches électriques ou autres moyens convenables, pour la protection du public, sa traverse située sur le lot N° 5, sur le chemin de concession entre les concessions 3 et 4 du dit township, étant un chemin public connu comme le chemin du milieu conduisant à la ville de Sainte-Catherine. (Dossier 12846.)

Décision suspendue jusqu'aux prochaines séances du Bureau, qui décidera sur ce sujet.

2036. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 159, pour sanction et approbation du tracé de ses lignes de chemin de fer à travers le township de Hamilton, comté de Northumberland, mille 170.8 à mille 177. (Dossier 3878.43.)

Décision suspendue de consentement mutuel jusqu'aux prochaines séances du Bureau à Toronto.

2037. Demande de la ville de Brantford, Ontario, pour une ordonnance autorisant la construction projetée d'un pont qui serait situé sur la rue South Market, au-dessus des voies ferrées des compagnies de chemins de fer Toronto, Niagara et Western, Grand-Tronc, chemin de fer électrique Brantford et Hamilton, et chemin de fer électrique des comtés de l'Ouest. (Audience ajournée.) (Dossier 8528.)

Demande suspendue pour permettre aux parties d'en venir à un arrangement satisfaisant au sujet de la gare Union.

2138. Demande de la Compagnie du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, en vertu des articles 222 et 237, pour permission de construire, entretenir et utiliser deux embranchements de chemin de fer dans la partie nord-est de la ville de Hamilton, Ontario, s'étendant à partir d'un point sur son chemin de fer de ceinture dans la dite ville, située sur le lot 7, dans la concession 1 du township de Barton, et de là courant dans la direction ouest et sud, à travers la rue Whitefield jusqu'aux et sur les terres de F. W. Bird & Sons. (Dossier 12546.)

Ordonnance autorisant la construction de l'embranchement en question, lequel devra être terminé dans les six mois de la date de l'ordonnance. Voir ordonnance 9426, à la date du 27 janvier 1910.

2039. Demande de la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237 pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 18 et 19, concession 2, township de Scarboro, comté d'York. (Dossier 2878.25.)

Ordonnance autorisant le croisement.

2040. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, sous le régime de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre le lot 32, concession C, et partie du lot 32, concession B, à la station 837.95, dans le township de Scarboro, comté d'York. (Dossier 3878.26.)

Ordonnance autorisant le croisement, la compagnie requérante devant abattre et enlever certains arbres sur une distance de 100 pieds de chaque côté du croisement. Voir ordonnance 9412, à la date du 27 janvier 1910.

2041. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 28 et 29 concession C, à la station 313, dans le township de Scarboro, comté d'York. (Dossier 3878.28.)

Ordonnance rendue ainsi que stipulé à l'audience, la compagnie de chemin de fer devant produire un nouveau plan.

2042. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 34 et 35, concession B, à la station 173.50, dans le township de Scarboro, comté d'York. (Dossier 3878.32.)

Ordonnance autorisant le croisement.

2043. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre la partie sud du lot 22, concession 2, et la partie nord du lot 22, concession 1, à la station 477, township de Scarboro, comté d'York, Ontario. (Dossier 3878.36.)

Ordonnance approuvant le croisement. La question de protection réservée pour future considération, si la municipalité juge à propos de renouveler la demande.

2044. Plainte de Edward Clark & Son, de Toronto, Ontario, que le chemin de fer Ontario-Central ne veut pas fournir de wagons pour le transport du bois de construction de Cordova, un point sur la ligne d'embranchement venant de Marmora-Junction, Ontario.

(NOTE). Le chemin de fer Ontario-Central sera appelé à dire pourquoi il ne veut pas exploiter la ligne de chemin de fer constituée sous le nom de chemin de fer Ontario, Belmont et Northern, et changé subséquemment en celui de *Marmora Railway & Mining Company*. (Dossier 13363.)

Plainte renvoyée.

2045. Demande de *G. Carter Son & Co., Limited,* de Sainte-Marie, Ontario, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de mettre en vigueur le même taux sur le maïs de Chicago à Sainte-Marie que celui qui est imposé de Chicago, Buffalo et les points intermédiaires. (Dossier 12541.)

Demande retirée, avec faculté de renouveler la demande en n'importe quel temps.

2046. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses ligne set voies

ferrées au travers du chemin public, entre les lots 14 et 15, concession 3, à la station 625, township de Scarboro, comté d'York.

Demande refusée, avec liberté pour la municipalité de renouveler la demande quand elle le jugera nécessaire.

2047. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de construire ses lignes et voies ferrées en travers du chemin public, entre les lots 12 et 13, concession 4, township de Scarboro, comté d'York.

Référée à l'ingénieur du Bureau pour inspection et rapport. Toutes les parties intéressées devant être avisées de la date de l'inspection.

2048. Pétition des habitants de Le-Pas, T.-N.-O., pour une ordonnance obligeant le C. C. N., à établir un service régulier entre Hudson-Bay-Junction et Le-Pas. (Dossier 12792.)

Ordonnance autorisant le service. La compagnie de chemin de fer devant fournir un service de trains mixtes, une fois par semaine, aller et retour. Limite de vitesse: dix-huit milles à l'heure.

2049. Demande du chemin de fer Transcontinental-National, en vertu des articles 237 et 228, pour autorisation de traverser la voie terminale et les lignes d'embranchement de la Compagnie de chemin de fer Winnipeg-Transfer, de Thomas Black & Co., et de Codville & Co., utilisés par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, Winnipeg, Manitoba. (Audience ajournée.) (Dossier 10786.)

Ordonnance refusant la demande, avec liberté de la renouveler.

2050. Plainte des habitants de Chambly, Marieville, Saint-Césaire, Granby et Waterloo, Québec, alléguant un outillage insuffisant et un service irrégulier fourni par la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, pour le trafic à partir ou à destination de ces différents endroits. (Audience ajournée.) (Dossier 6395.)

Plainte renvoyée.

2051. Demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, en vertu de l'article 237, pour autorisation de traverser et de détourner le chemin de Montréal et Ottawa, dans le township de Clarence, comté de Russell, à 29 milles à l'ouest de Hawkesbury, Ont. (Audience ajournée.) (Dossier 4847. Cause 1530.)

Ordonnance autorisant le croisement et la diversion.

2052. Examen de la question de protection au sujet du croisement en biais de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur les concessions 2 et 3, vis-à-vis le lot, dans le township de Lobo, au mille 9.2, section de Windsor. (Dossier 13021.)

Aucune décision.

2053. Demande de la *Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation Company*, en vertu des articles 227 et 237, pour autorisation de faire passer des voies de service sur les voies de la Compagnie de tramways de la Colombie-Britannique, et aussi au-dessus des rues suivantes, dans la ville de Vancouver: British-Columbia, Harris et Hastings, entre les rues Barnard et Harris; au-dessus de la rue Barnard, de la rue Harris, de la ruelle entre les rues Harris et Keefer; au-dessus des rues Bender et Hastings; au-dessus de la rue Raymur, entre les rues Hastings et Cordova, et au-dessus de la rue Cordova. (Dossier 13224.)

Ordonnance accordée sur consentement par la voie No "C"; la compagnie exécutant son projet avec le consentement de la ville. L'examen du reste de la demande est suspendu jusqu'à la prochaine séance du Bureau, à Vancouver.

2054. Suppléments des minutes de l'ordonnance projetée relative à la Partie I du plan détaillé de Toronto, montrant les croisements de Dufferin, Dunn, Jameson, Dowling, Sunnyside et de l'avenue Howard et le chemin Indian dans la partie ouest de la ville et les avenues Ellis et Windermere et la rue James dans le township

d'York, et la rue Queen dans le township d'Etobicoke; établissant aussi la répartition, s'il y en a une, du coût pour les townships d'Etobicoke et d'York, relativement aux passages dans ces municipalités, et la contribution, s'il y en a une, de la ville relativement aux traversées des rues Dunn et Dowling, de le rue James, de la rue Queen et du chemin Indian, et aux deux croisements à High-Park. (Dossier 588.6.)

Ordonnance rendue.

2055. Demande de la ville de Maisonneuve, Québec, pour une ordonnance enjoignant au chemin de fer Canadian-Northern-Québec d'établir et entretenir des barrières à l'intersection de toutes les rues et avenues traversées par la compagnie de chemin de fer, dans les limites de la ville de Maisonneuve.

De consentement, la compagnie installera des sonneries aux rues que l'ingénieur du Bureau lui indiquera. La question de la répartition du coût réservée.

2056. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à la 18ème rue, à Lachine, province de Québec. (Dossier 9437.121.)

Ordonnance enjoignant l'installation d'une sonnerie, système White, pouvant être entendue à mille pieds dans toutes les directions; 20 pour 100 du coût à être prélevés sur le Fonds des Passages à niveau; la balance à être payée par la compagnie de chemin de fer. La sonnerie devra être entretenue aux frais de la compagnie. La terre dont il est parlé dans le rapport de l'ingénieur devra être enlevée par la compagnie de chemin de fer. Tout l'ouvrage devra être terminé le 1er juin 1910.

2057. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Merry, Magog, province de Québec. (Audience ajournée.) (Dossier 9437.110.)

Ordonnance pourvoyant à l'installation d'une sonnerie électrique aux frais de la compagnie de chemin de fer. La compagnie devra transporter ses poteaux-signaux au côté est du chemin, et couvrir de planches l'intérieur de sa voie et toute la rue, et voir à ce que les abords correspondent.

La ville devant remplir de terre les abords nord-est du pont, de sorte qu'ils soient au niveau du chemin de fer, et ériger et maintenir une solide clôture. Tout l'ouvrage devant être terminé le ou avant le 1er mai 1910. Voir ordonnance 9829, à la date du 9 mars 1910.

2058. Examen de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, sur le chemin de Lachine, Rockfield, province de Québec. (Audience ajournée.) (Dossier 9437.119.)

Ordonnance ajoutant les parties. Examen ajourné.

2059. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le chemin de Saint-Luc, Notre-Dame de Grâce, province de Québec. (Audience ajournée.) (Dossier 9437.112.)

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien devra préparer des plans dans les trente jours et les soumettre à la municipalité.

2060. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Saint-Louis, Farnham, province de Québec. (Dossier 9437.118.)

Ordonnance ajoutant la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central comme partie. Demande suspendue jusqu'à ce que réponse soit reçue.

2061. Examen de la question de protection au sujet du passage de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la rue King, Sherbrooke, Québec. (Dossier 2267. Cause 1436.)

Ordonnance annulant l'ordonnance 5927, à la date du 4 décembre 1909, et enjoignant à la compagnie du chemin de fer d'avoir à installer des barrières au dit croisement pour le 1er mai 1910. Vingt pour cent du coût supportés par le Fonds des Passages à niveau des chemins de fer; 20 pour 100 par la ville de Sher-

brooke; 20 pour 100 par la Compagnie des Tramways, et 40 pour 100 par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. Les frais d'entretien et d'opération des barrières devant être supportés et payés pour la moitié par la Compagnie des Tramways et pour l'autre moitié par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc. La longueur du croisement à travers la rue devant être limitée, et la ville de Sherbrooke ayant la liberté d'en appeler à n'importe quel temps si le passage est porté à une étendue déraisonnable.

2062. Examen de la question de protection au passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Main Street, Farnham, province de Québec. (Audience ajournée.) (Dossier 9437.114.)

Ordonnance ajoutant la Compagnie du chemin de fer Vermont-Central comme partie. Demande suspendue jusqu'au reçu de la réponse de cette dernière.

2063. Demande de la ville de Maisonneuve, comté d'Hochelaga, Québec, en vertu de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern d'exhausser sa voie ferrée, entre la Première avenue et l'avenue Bennett, au niveau des dites rues, ainsi que donné par les ingénieurs de la ville de Maisonneuve, Québec. (Dossier 12453.)

Ordonnance émise sur consentement, enjoignant à la compagnie de chemin de fer d'avoir à exhausser sa voie entre la Première avenue et l'avenue Bennington au niveau des voies des compagnies de chemin de fer dans les dites rues. L'ouvrage devant être terminé le 1er juin 1910. Toute dispute à ce sujet devant être référée à l'ingénieur du Bureau pour règlement.

2064. Demande de la ville de Maisonneuve, comté d'Hochelaga, Québec, en vertu de l'article 30, pour une ordonnance réglementant l'usage du sifflet par la Compagnie du chmin de fer Canadian-Northern-Québec, dans les limites de la dite ville de Maisonneuve, Québec. (Dossier 12451.)

Ordonnance défendant l'usage déraisonnable et inutile du sifflet, et décrétant une amende de $50.00.

2065. Demande de Télesphore Laferrière, de la paroisse de Saint-Cuthbert, province de Québec, en vertu des articles 252 et 253, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à construire un passage de ferme convenable où le chemin de fer traverse le lot 188 du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Cuthbert, comté de Berthier, province de Québec. (Dossier 10992.)

Demande refusée, mais liberté réservée à tout successeur au titre du lot 188 de demander un passage de ferme.

2066. Plainte de Léon Lamontagne, de Saint-Malachie, que le chemin de fer Transcontinental a pris 100 pieds de sa terre, et qu'afin de pouvoir traverser la dite propriété, a fait un croisement à angles droits au lieu d'un pont à tablier supérieur, ce qui permet à la neige de s'accumuler et cause des dommages à sa terre.

(Note).—Que les avocats du plaignant exposent que, quoique la Commission du Transcontinental ait l'autorisation de prendre possession des terres, il n'aparaît rien dans la loi qui soustrait cette Commission aux devoirs publics auxquels sont liées les autres compagnies. (Dossier 13136.)

Demande renvoyée, personne ne comparaissant pour le plaignant.

2067 Demande de la *Saraguay Electric & Water Company*, en vertu de l'article 246, pour permission d'établir et maintenir son câble souterrain en travers de la voie de la Compagnie du chemin de fer Terminal de Montréal, à la rue Saint-Pierre, Tétreauville, paroisse de la Pointe-aux-Trembles, province de Québec. (Dossier 13283.)

Ordonnance accordée. Tout désaccord devant être réglé par l'ingénieur du Bureau.

2068. Demande de James Stewart Buchan, pour approbation, en vertu de l'article 26 de la loi de la Cour de l'Echiquier, permettant aux pétitionnaires d'en appeler à la Cour de l'Echiquier pour une ordonnance ou décret ordonnant la vente de l'actif de la *Montreal Central Terminal Railway Company,* la nomination d'un liquidateur ou percepteur pour les affaires de la dite compagnie répondante, et pour tels moyens et ordonnances concernant la dite compagnie de chemin de fer répondante, ainsi que peut le prescrire la dite Cour de l'Echiquier. (Dossier 13001.)

Demande suspendue. Demande devant la Cour de l'Echiquier. Subséquemment renvoyée.

2069. Plainte de MM. Auger et Fils, de Québec, alléguant qu'ils sont incapables de se procurer des wagons de pas moins de 35 pieds de long pour le transport du bois de pulpe, à différents endroits sur le parcours du chemin de fer de la Compagnie Québec-Central. (Dossier 12667.)

Demande renvoyée.

2070. Plainte de Wilfrid Duquette, du Mile End, province de Québec, alléguant que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'a pas enlevé la neige de quelques embranchements privés, au Mile-End.

Le plaignant allègue qu'il n'a pu en venir à une entente avec la compagnie de chemin de fer sur la question de remboursement du coût de ses deux embranchements. (Dossier 9755.)

Plainte renvoyée, la question ayant été réglée entre les parties.

2071. Plainte de Walter Ryan, 162a rue Mansfield, Montréal, Qué., alléguant que la Compagnie de Téléphone Bell lui demande $35 par année pour un téléphone à sa résidence, et que la compagnie menace de le lui enlever s'il ne paie pas le prix demandé. (Dossier 3374.4.)

2072. Plainte de T. J. O'Neil, Montréal, Qué., au sujet des taux et du ser-

Plainte renvoyée.

vice de la Compagnie de Téléphone Bell. (Dossier 9714.)

Ordonnance déclarant que le requérant a droit au tarif de $30 pour son service depuis le 1er février 1910.

2073. Plainte de la *Dominion Park Company, Limited,* alléguant que les taux demandés par la Compagnie de Téléphone Bell, du Canada, Limitée, sont excessifs pour son service du téléphone au Parc Dominion, ville de Montréal. (Dossier 10501.)

Jugement réservé.

2074. Demande de *Elder, Dempster and Company,* en vertu de l'article 323, pour une ordonnance obligeant la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, à appliquer le taux d'exportation établi relativement à la marchandise en général, et à fournir des facilités de transport à partir de points dans l'est du Canada à destination de Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., et Halifax, N.-E., pour l'exportation à Vancouver, Victoria et autres endroits de la Colombie-Britannique, à partir de Montréal, Saint-Jean, Halifax, Vancouver, etc., par les navires de la *Elder, Dempster Company* à Puerto, Mexique, et de là par le *Tehuantepec National Railway* à Salina Cruz, Mexique, et de là par la *Canadian Mexican Steamship* jusqu'à destination. (Dossier 13188.)

Ordonnance refusant la demande sans préjudices aux droits de toute personne ayant quelque réclamation à présenter que le Bureau jugerait raisonnable, et basée sur une série de faits quelconques.

2075. Demande de la *Montreal Terminal Railway Company,* en vertu de la loi des chemins de fer, pour permission d'en appeler à la Cour Suprême du Canada de l'ordonnance du Bureau, N° 9237, à la date du 4 janvier 1910, relativement à la demande de la *Montreal Light, Heat & Power Company,* en vertu

de l'article 246, pour autorisation de faire passer et maintenir ses fils sous la voie ferrée de la *Montreal Terminal Railway Company* à l'intersection de la rue Laurier, Tétreauville, Qué. (Demande No 12474.)

Demande refusée· La *Montreal Terminal Railway Company* en a appelé à la Cour Suprême au sujet de la juridiction du Bureau à rendre une ordonnance comme celle dont il est question. Pour les raisons de refus d'appel, voir Appendice.

2076. Demande de la *Dominion Light, Heat and Power Company,* en vertu de l'article 246, pour permission de faire passer, placer et maintenir ses fils sous la voie ferrée de la *Montreal Terminal Railway Company,* à l'intersection de la rue Aird, Maisonneuve, province de Québec. (Demande Nº 13150.)

Ordonnance accordant la demande.

2077. Demande de la *Canadian Manufacturers' Association,* en vertu de l'article 284, pour une ordonnance enjoignant à toutes les compagnies de chemin de fer de rembourser aux expéditeurs toutes les dépenses qu'ils doivent faire en raison du règlement qui les oblige à équiper les wagons de pieux et d'attaches, d'après l'ordonnance du Bureau Nº 7599, à la date du 24 juillet 1909. (Dossier 8791.1.)

Jugement réservé.

2078. Etude de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à la rue Main, Ottawa-Est, Ont. (Dossier 9437.161.)

Ordonnance pourvoyant à l'établissement de barrières par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, pas plus tard que le 1er juin 1910, et qui devront être sous la surveillance jour et nuit d'un gardien. Le coût d'installation devant être supporté et payé pour 60 pour 100 par la compagnie de chemin de fer, 20 pour 100 par la ville d'Ottawa et 20 pour 100 fournis par le Fonds des Passages à niveau. Le salaire du gardien devant être payé pour 80 pour 100 par la compagnie de chemin de fer et pour 20 pour cent par la ville d'Ottawa.

2079. Etude de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à Echo-Drive, Ottawa-Est, Ont. (Dossier 9437.160.)

Ordonnance que le gardien actuellement employé par la compagnie de chemin de fer agisse comme signaleur au dit passage. Ordonnance rendue. Voir plus haut.

2080. Demande du chemin de fer National Transcontinental, en vertu des articles 227 et 228, pour une ordonnance l'autorisant à traverser la voie ferrée et les embranchements de la *Winnipeg Transfer Railway Company,* de Thomas Black et Cie, et de Codville et Cie, utilisés par le Canadian-Northern, Winnipeg, Manitoba. (Audience ajournée.) (Dossier 10786.)

Demande refusée. Permission de renouveler accordée.

2081. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada, à la rue Main, dans le village de Carp, Ont. (Dossier 9437.163.)

Ordonnance enjoignant à la compagnie d'avoir à installer une sonnerie électrique le 1er juin 1910. Le coût d'installation devant être payé comme suit: 20 pour 100 par le Fonds des Passages à niveau; la balance par la compagnie du chemin de fer. Voir ordonnance 9805, à la date du 1er mars.

2082. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la rue Hugh, dans la ville d'Arnprior, Ont. (Dossier 9437.162.)

Pas d'ordonnance. Le Bureau étant d'avis qu'aucune protection n'est requise à présent à ce passage.

2083. Examen de la question de protection au sujet du passage à niveau de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada à la rue William, Brockville, Ont. (Audience ajournée.) (Dossier 9437·123.)

Jugement réservé.

2084. Demande du township de Ferris, en vertu de l'article 237, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de construire un passage à l'endroit où la voie ferrée de la compagnie traverse un changement de direction projeté de son tracé original, entre les concessions 10 et 11, sur le lot 8, dans la 11ème concession du dit township. (Dossier 12 753.)

Demande retirée.

2085. Plainte du docteur J. S. Nelson, Westboro, Ont., alléguant le taux excessif demandé par la Compagnie de Téléphone Bell. (Dossier 13219.)

Jugement réservé.

2086. Demande de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, en vertu de l'article 237, pour permission de construire sa voie ferrée en travers de certains chemins publics, dans le township de Medonte, comté de Simcoe, Ont. (Audience ajournée.) (Demande N° 1793. Cause N° 3226.)

Ordonnance pourvoyant à la protection de différents croisements, à l'exception des passages entre les concessions 6 et 7, 2 et 3, dans le dit township de Medonte, au sujet desquels le Bureau avisera plus tard. Voir ordonnance 9778, à la date du 1er mars 1910.

2087. Demande du Comité de Direction de la *Canadian Freight Association,* pour approbation de la revision projetée des taux sur les marchandises électriques, etc., compris dans le Supplément projeté du N° 3 à la Classification Canadienne N° 14, l'examen des dits taux proposés sur les marchandises électriques, etc., ayant été ajourné depuis la séance du 18 janvier et suivantes. (Dossier 9428.4.)

Jugement réservé.

2088. Demande de P. C. Larkin et Compagnie, de Toronto, pour un taux plus bas dans la Classification Canadienne, sur le thé en paquet, en caisse, ainsi que sur le thé non empaqueté, en caisse. (Dossier 13389.)

Demande renvoyée.

2089. Demande de la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien et de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance permettant d'amender l'ordonnance rendue par le Bureau, N° 6147, à la date du 21 janvier 1909, relativement aux taux additionnels imposés pour retenir le grain de l'ouest au tunnel Cartier et Sarnia, Ontario, en attendant " Ordres ". (Dossier 8641.)

Ordonnance annulant l'ordonnance antérieure et imposant un taux de $1 par wagon.

2090. Plainte de la *Plymouth Cordage Company,* de Plymouth, Mass., et Welland, Ontario, au sujet des taux de fret des compagnies de chemin de fer sur leurs chargements de Welland, Ontario, à différents points canadiens, taux injustes et désavantageux en regard des taux imposés sur les mêmes marchandises de Buffalo, N.-Y., Auburn, North-Plymouth, Mass. Détroit, Michigan, et Chicago, Ill. (Demande d'audience.) (Dossier 9278. Cause 4458.)

Jugement réservé.

2091. Demande de la *Western Associated Press,* Winnipeg, pour une ordonnance. en vertu de l'article 323, et autres articles de la loi des chemins de fer, enjoignant à la *Canadian Pacific Railway Company's Telegraph* et à la *Great Western Telegraph Company of Canada,* d'avoir à établir des taux sur les dépêches aux journaux, qu'elles soient expédiées à un journal ou à la *Western Associated Press,* et enjoignant de plus à la *Canadian Pacific Railway Company's Telegraph* d'accepter les dépêches télégraphiques, service de la presse, destinées aux journaux servis par d'autres agences, aux mêmes taux que ceux demandés par la dite compagnie de télégraphe.

NOTE.—Il est enjoint aux éditeurs de l'est de montrer pourquoi le principe du jugement de la Commission ne devrait pas s'appliquer aux localités de l'est aussi bien qu'à celles de l'ouest.

2092. Examen de la question de la protection au passage où le chemin de fer Grand-Tronc croise, à niveau, les chemins publics juste à l'est de la station, au village de Beachville, Ontario. (Dossier 9437.147.)

Ordonnance rendue, ajoutant le comté d'Oxford comme partie à la requête. Audition ajournée.

2093. Requête du conseil municipal de la ville de Tilsonburg, en vertu des articles 59 et 237, et pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central de protéger, au moyen de barrières, d'un gardien ou autrement, le croisement de l'avenue Tilson. (Dossier 9437.143.)

Ordonnance rendue pour l'installation de barrières dans les 60 jours à compter de la date de l'ordonnance; 20 pour 100 du coût à prendre sur le Fonds des Passages à niveau, et le reste à être payé par la compagnie du chemin de fer. Les dépenses d'entretien à être payées, dans la proportion de 10 pour 100, par les requérants, et le reste par la compagnie de chemin de fer. Les barrières devront être en service de 7 a.m. à 7 p. m. Voir ordonnance N° 10055, en date du 22 mars 1910.

2094. Examen de la question de la protection du croisement de la Compagnie Grand-Tronc, à deux milles et demi à l'ouest de Acton-West, Ontario. (Dossier No 9437.193)

Jugement réservé.

2095. Examen de la question de la protection au croisement de Piercy du chemin de fer Grand-Tronc, à trois milles et demi au nord de Fergus, Ontario. (Dossier 9437.183.)

Jugement réservé. L'ingénieur doit inspecter l'emplacement sous un mois et faire rapport.

2096. Requête de la municipalité du comté de Halton, Ontario, en vertu des articles 237 et 238, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada de fournir et construire un passage souterrain convenable, là où ce chemin de fer croise l'emplacement alloué pour le chemin connu comme " The Seventh Line ", entre les concessions septième et huitième du township d'Esquesing, sur le lot 20 de la huitième concession, ou à perpétuité. (Audition ajournée.) (Dossier 12425.)

Ordonnance rendue, enjoignant à la compagnie de mettre les approches de chaque côté en bon état pour le 22 mai 1910.

2097. Examen de la protection aux croisements de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à Port-Credit, Ontario. (Dossier 9437.178.)

Ordonnance rendue, ajoutant le comté de Peel et le township de Toronto comme parties. Audition ajournée jusqu'à ce que leurs répliques soient produites.

2098. Requête de Walter Harland Smith, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance amendant l'ordonnance de la Commission N° 7706 *re* Embranchement de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc croisant la septième ligne, dans la ville de Oakville, Ontario. (Dossier 11154.)

Ordonnance rendue, rescindant l'ordonnance 7706. Pour les considérants, voir Annexe " C ".

2099. Requête de Walter Harland Smith, du township de Trafalgar, en vertu de l'article 29, pour une ordonnance rescindant l'ordonnance N° 8055 de la Commission, *re* voie de garage de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc, à l'ouest de la septième ligne, dans la ville de Oakville, Ontario. (Dossier 11637.)

Ordonnance rendue, rescindant l'ordonnance 8055. Pour considérants, voir Annexe " C ".

2100. Examen de la question de la protection au croisement à niveau de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Dundas, Lambton, Ontario. (Dossier 9437.105.)

Ordonnance rendue, libérant la compagnie du chemin de fer de la protection du dit croisement.

2101. Plainte de T. Luckman, 93 rue Garth, Hamilton, concernant une prétendue nuisance causée par la fumée provenant de la remise aux locomotives du chemin de fer Hamilton et Buffalo, sur la rue Garth, en la cité de Hamilton. (Dossier 6595. Cause 3023.)

Plainte retirée.

2102. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de l'article 167, pour obtenir approbation de la déviation, du changement ou de la modification d'une partie de sa voie, dans le 14ème district, division nord, telle que déjà construite, entre un point du quart nord-est du lot 12, de la 12ème concession du township de Vespra, dans le comté de Simcoe, province d'Ontario, et un point sur le lot N° 5, à l'est de la rue Bradford, dans la ville de Barrie, dans le dit comté de Simcoe, immédiatement au nord de sa section Allandale. (Dossier 13861.)

Référée à l'ingénieur du Bureau pour qu'il fasse rapport.

2103. Requête de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu de la loi des chemins de fer, pour une ordonnance approuvant l'emplacement de son fil de sémaphore, ses clôtures et travaux sur la division nord de sa voie, entre les rues Old Yonge et Yonge, près de Holland-Landing, dans le comté d'York, province d'Ontario. (Dossier 14031.)

Requête refusée. La Commission n'ayant aucune juridiction pour adjuger sur le droit à la propriété du terrain en question. Permission accordée de renouveler sur avis.

2104. Requête de la Compagnie du chemin de fer Niagara, Ste-Catherine et Toronto, en vertu de l'article 227, demandant autorisation de croiser avec les lignes et les voies de son prolongement de Port-Colborne, les lignes et les voies des Compagnies Toronto, Hamilton et Buffalo et Michigan-Central, dans la ville de Welland, Ontario. (Dossier 12391.)

Ordonnance rendue, accordant la requête.

2105. Plainte de MM. McFarlane et Field, de Hamilton, Ont., fondée sur le fait que les compagnies de chemin de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien ont accepté paiement d'avance d'une charge de wagon de pommes tapées, de Dundas, Ontario, à Winnipeg, Manitoba, *via* North-Bay, Ontario, à un taux de commodité pour les pommes, mais en ont perçu un de cinquième classe, la contestation étant que la somme payée d'avance était justifiée par le tarif de commodité lui-même. (Dossier 13923.)

Laissée en suspens, pour permettre que les corrections nécessaires soient faites dans les tarifs.

2106. Requête de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour obtenir le changement de l'emplacement de la voie de raccordement entre les compagnies de chemins de fer Grand--Tronc et Pacifique-Canadien à Galt, Ontario. (Dossier 1380. Cause 1731.)

La requête est suspendue, pour permettre aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien de soumettre, pour le 14 avril 1910, des plans d'un nouveau raccordement. Chaque partie doit produire un état estimatif d'ingénieur sur la dépense qu'entraînerait cet ouvrage.

2107. Requête de la ville de Galt, Ontario, en vertu des articles 237, 238 et 242, pour une ordonnance enjoignant aux Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc de fournir et construire un nouveau pont convenable en travers du creek Mill, sur la rue Kerr, et entre les voies des dites compagnies de chemins de fer, dans la ville de Galt, là où ces voies croisent la dite rue Kerr, et d'entretenir ces ponts. (Dossier 14052).

Partiellement entendue. Suspendue, pour permettre aux compagnies de chemins de fer de répondre à la requête.

2108. Plainte de Percy S. Seager, de Bickford, Ontario, de ce que la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette a barré son croisement souterrain, en face de la moitié nord du lot 6, township de Moore, comté de Lambton, Ontario. (Audition ajournée.) (Dossier 11161.)

Plainte renvoyée.

2109. Examen de la question de protection des croisements du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Strathroy, Ontario. (Dossier 13157).

Jugement réservé.

2110. Plainte de la *West Williams Rural Telephone Company,* que la Compagnie de Téléphone Bell du Canada refuse de raccorder son système de téléphone avec le sien, à Parkhill, Ontario. (Dossier 3574.3.)

Ordonnance rendue, rescindant l'ordonnance 9782.

2111. Requête de la *Empire Refining Company, Limited,* de Wallaceburg, Ontario, en vertu de l'article 24, pour une ordonnance enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette et à la Compagnie du Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié, de fournir un équipement de wagons réservoirs suffisant et convenable pour permettre à la requérante de transporter commodément ses produits manufacturés de ses usines aux différentes localités du Canada. (Dossier 14025.)

Jugement de la Commission, prescrivant que la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette soit requise et qu'il lui soit enjoint de fournir à la *Empire Refining Company, Limited,* à ses usines, à Wallaceburg, tout l'équipement de wagons réservoirs dont la dite compagnie de raffinerie peut avoir besoin dans l'exploitation de sa raffinerie, de temps à autre, suivant que la demande en sera faite par la dite compagnie de raffinerie pour ses expéditions aux différentes localités du Canada.

NOTE.—Avant qu'une ordonnance ne fut rendue, la compagnie du chemin de fer demanda une réaudition, qui lui fut accordée, et la question est maintenant pendante pour qu'il en soit disposé.

Ordonnance accordée. Voir annexe " C " pour le jugement.

2112. Requête des habitants du village de Ruthven, Ontario, comté d'Essex, pour une ordonnance enjoignant à la *Windsor, Essex & Lake Shore Rapid Railway Company* de fournir des commodités convenables à Ruthven pour les voyageurs, les marchandises ordinaires et articles de messageries transportés par ce chemin de fer. (Dossier 12090.)

Jugement réservé jusqu'au 1er mai 1910, pour permettre à la compagnie du chemin de fer d'étudier la situation qui crée le sujet de la plainte.

2113. Plainte du village de Thamesville, Ontario, concernant l'état des croisements du chemin de fer Grand-Tronc dans ce village. (Dossier 9437. Cause 4796.)

Ordonnance rendue pour qu'une cloche-signal soit installée, pour le 4 juillet 1910, aux frais de la compagnie du chemin de fer. Cette dernière devant aussi faire à ses propres frais la diversion du chemin London.

2114. Croisement par le Michigan-Central du chemin public, directement à l'ouest de Comber-Station, comté d'Essex, Ontario. (Dossier 9437.133.)

NOTE.—La Commission s'occupera de la question des frais de la mise en service et de l'entretien des barrières, prescrites par l'ordonnance N° 9755, en date du 26 février 1910.

Ordonnance rendue enjoignant que le croisement soit protégé au moyen de barrières qui seront installées par la compagnie du chemin de fer pour le 1er mai 1910, et mises en service de 7 a.m. à 7 p.m. chaque jour. Les frais de l'installation à être supportés et payés, 20 pour 100 à même le Fonds des Passages à niveau de chemin de fer, et le reste par la compagnie de chemin de fer. Les dépenses de mise en service et d'entretien à être supportées et payées, 10 pour 100 par le township, et le reste par la compagnie de chemin de fer.

2115. Requête, en vertu de l'article 283, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir et construire un croisement de ferme convenable là où ce chemin de fer traverse le lot de ferme 102, dans la 1ère concession du township de Sandwich-Est, dans le comté d'Essex, Ontario. (Dossier 13277.)

Suspendue, pour permettre à la cité de Windsor et à la compagnie du chemin de fer de présenter telles observations qu'elles désirent faire, sur les suggestions contenues dans le jugement du chef de la Commission.

Requête renvoyée, avec réserve du droit de la renouveler s'il arrivait que le requérant n'a pas de croisement commun avec M. Labadie.

2116. Requête de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Southern, pour faire approuver l'emplacement de la station projetée, au chemin Tecumseh, telle que montrée par les plans. (Dossier 1961.1.) (Dossier 11039.)

2117. Requête de la *Walkerville Grain Company,* de Wakerville, Ont., pour un règlement de la Commission concernant la pesée du grain dans les wagons et sa déperdition pendant le transport. (Dossier 12272.)

Jugement réservé.

ANNEXE C.

Association des Marchands de Charbon au Détail.—Requête re Pesée du Charbon.

L'association requérante s'est adressée à la Commission pour en obtenir une ordonnance enjoignant à toutes les compagnies de chemin de fer de peser au port d'entrée tout le charbon venant des pays étrangers qu'elles transportent, et pour d'autres objets.

Les faits, tels que constatés par le jugement du chef suppléant de la Commission, sont ceux-ci:

Jugement du chef suppléant de la Commission, 5 avril 1909.

La requérante demande une ordonnance enjoignant:—

1. Que toutes les compagnies de chemin de fer recevant, directement d'un expéditeur en Canada, du charbon consigné à une localité en Canada, émettront un connaissement indiquant: (a) le numéro du wagon; (b) la date du chargement; (d) le poids du charbon; avec une attestation, signée par la personne qui aura pesé et chargé le wagon, que ce dernier a été pesé le jour indiqué, et que les poids sont exacts et tels que mentionnés.

2. Que tous les chemins de fer, recevant du charbon d'autres compagnies, exigeront, de la compagnie opérant la livraison, la remise d'un connaissement montrant: (a) le numéro du wagon; (b) la date du chargement; (c) le poids du wagon le jour du chargement, et (d) le poids du charbon; avec une attestation signée par la personne qui aura pesé et chargé le wagon, que ce dernier a été pesé le jour indiqué, et que les poids sont exacts et tels que mentionnés.

3. Que toutes les compagnies de chemin de fer du Canada feront en sorte que tout le charbon reçu des pays étrangers qu'elles transportent, soit pesé au port d'entrée par un peseur désintéressé.

4. Que toutes les compagnies de chemin de fer, pesant les wagons au port d'entrée, devront les peser alors qu'ils seront individuellement découplés.

5. Que toutes les compagnies de chemin de fer pèseront de nouveau le wagon sur les balances de la compagnie, situées au point le plus rapproché sur la route de destination.

6. Que tous les chemins de fer pèseront tous les wagons immédiatement après leur déchargement, et aviseront le consignataire du poids net de chaque wagon.

7. Que tous les chemins de fer n'exigeront le prix du transport que sur le tonnage parvenu au point de destination.

8. Que tous les chemins de fer établiront, chaque mois, le compte de tout déficit dans la quantité du charbon, survenu entre le port d'entrée et le point de destination, et de tout surtaux du prix du transport.

9. Que l'état de compte préparé par le consignataire à la fin de chaque mois sera, s'il est exact, réglé par le paiement du reliquat constaté avant la fin du mois suivant.

10. Que tous les chemins de fer installeront les balances qui pourront être nécessaires pour l'administration convenable de leurs affaires.

Bien que la requête comprenne un grand nombre de points, les questions réellement en cause entre les parties ne se rapportent qu'à la pesée du charbon par les compagnies canadiennes de chemin de fer, et ne demandent de déterminer que combien fréquemment, et où la pesée devrait se faire et aux frais de qui. Il

a été clairement établi qu'une grande différence existe souvent entre le poids indiqué dans la lettre de voiture d'un wagon de charbon importé, et le poids réel du charbon délivré au consignataire.

Le procureur de la requérante a admis qu'il n'y avait pas de plainte au sujet du charbon expédié d'une localité à une autre d'Ontario. Nous n'avons pas, dès lors, à examiner le paragraphe 1 de la requête.

Une ordonnance conforme aux indications du deuxième paragraphe serait inefficace, parce que les chemins de fer canadiens ne seraient pas en mesure de s'y conformer, à moins de refuser de transporter le charbon, auquel cas le remède pourrait être pire que le mal.

Le paragraphe troisième est en conséquence le premier qui demande un sérieux examen. La coutume, dans le passé, a été que le chemin de fer canadien et le consignataire acceptassent le billet de voiture du chemin de fer américain, comme indiquant le poids correctement, et aucune pesée du charbon n'a été faite par le chemin de fer au Canada. Le gouvernement du Canada lui-même, qui reçoit environ $4,000,000 par année en droits sur le charbon, accepte la lettre de voiture du chemin de fer américain comme exacte quant au poids du charbon, lorsqu'il compute les droits à payer. Mais, comme je l'ai dit, il existe plusieurs cas où la quantité du charbon délivrée au consignataire est substantiellement moindre que celle portée dans la lettre de voiture. Nous ne sommes pas appelés à constater comment se produit le déficit, et qui en est responsable, et, à tout événement, nous ne sommes pas en position de le faire. Est-il juste et raisonnable, dans ces circonstances, que le chemin de fer canadien qui a manié le charbon soit appelé à le peser, pendant qu'il en a la possession, pour s'assurer de la véritable quantité sur laquelle le prix du transport peut être exigé? Je le crois. Le tarif du chemin de fer est basé sur le poids. La coutume générale des chemins de fer est de peser les marchandises reçues pour être transportées, de s'assurer du montant du prix qui doit être fixé pour en effectuer le transport. Pourquoi le poids de l'article de commodité en question ne serait-il pas vérifié, de manière à ce que le consignataire ne soit appelé à payer que pour la quantité qu'il reçoit?

Les compagnies disent: "nous acceptons d'habitude le poids porté dans la lettre de voiture de la compagnie qui se raccorde". Cela est fort bien, comme règle générale, mais, dans le cas présent, il a été prouvé que le poids, dans ces connaissements, sont inexacts et qu'on ne peut s'y fier, quand le charbon est pesé après sa livraison. Comme la compagnie de chemin de fer, en toute justice, devrait peser le charbon, au moment de la livraison ou auparavant, je crois que ce devrait être fait sans frais pour le commerçant. Ma raison, pour en venir à la conclusion que le chemin de fer devrait peser le charbon à ses propres frais, est que la quantité exacte sur laquelle le prix du transport peut être exigé devrait être vérifiée avec précision. Dans ce but, la pesée devrait avec convenance se faire au point de la livraison, ou aussi près de ce point que possible; mais il serait beaucoup plus commode pour les compagnies de chemin de fer et les commerçants de charbon que les pesées aient lieu aux points d'entrée au Canada, où il se trouve des balances, et où, je comprends, le ministère des Douanes doit avoir des inspecteurs. Les poids seront alors vérifiés par des personnes désintéressées. De cette manière les commerçants de charbon et les chemins de fer canadiens obtiendront des renseignements certains sur la véritable quantité de charbon dans chaque wagon, au moment où il est reçu des chemins de fer américains. Je crois, en conséquence, qu'il devrait être enjoint aux chemins de fer canadiens de peser le charbon gratuitement, à l'entrée, pour tous les consignataires qui pourraient l'exiger. Si les commerçants de charbon désirent que ce charbon soit aussi pesé au point de livraison, ou à l'endroit convenable pour ce faire le plus rapproché, en route, ils devraient avoir le droit d'exiger que cela se fasse, mais ce devrait être à leurs propres frais.

On ne nous a pas fourni une preuve abondante pour nous permettre de déterminer ce qui constituerait une rémunération raisonnable à payer à la compagnie de chemin de fer pour le service de l'aiguillage et de la pesée au point de destination. Mais, sous réserve d'une revision à faire plus tard, s'il est jugé nécessaire, je suggérerais qu'il soit payé à la compagnie de chemin de fer cinq (5) cents la tonne pour ce service, au minimum de un dollar ($1)et au maximum de deux ($2) dollars la tonne par wagon; ce prix à être exigé que tous les wagons soient ou non pesés.

La requérante demande que, lors de leur pesée, les wagons soient découplés. La compagnie de chemin de fer affirme qu'avec la méthode actuelle d'accouplement, le rattachement du wagon à peser avec le reste du train, n'a aucun effet sur les balances. Nous n'avons pas eu de preuve suffisante sur ce point pour nous permettre d'en arriver à une conclusion certaine, mais je crois que le découplement, devant entraîner beaucoup d'inconvénients et de retards, nous ne devrions pas, pour le moment, à tout événement, exiger ce découplement avant la pesée.

La requérante demande aussi que tous les wagons vides soient pesés aussitôt après avoir été déchargés. Les wagons à charbon vides sont pesés périodiquement par la compagnie qui les possède, alors que le poids est marqué sur chacun d'eux. Si le commerçant a raison de croire que le poids, tel qu'il apparaît marqué, est inexact, il devrait avoir le droit de faire peser le wagon; mais, à moins que le poids indiqué ne soit de plus de cinq cents livres plus élevé que le poids réel, ce commerçant devrait payer à la compagnie de chemin de fer le prix de l'aiguillage et de la pesée. Toute l'indemnité à la compagnie de chemin de fer, pour ce service, dans ce cas, devra être de deux dollars ($2) par wagon.

La septième clause de la requête: " Que tous les chemins de fer n'exigeront le prix du transport que sur le tonnage parvenu au point de destination ", devrait naturellement être accordée.

La huitième et la neuvième clauses sont relatives à des débats de compte survenant entre les compagnies de chemins de fer et les commerçants, et qui, s'ils ne peuvent être réglés par les parties, peuvent être déterminés par les cours de justice de la province.

La dixième clause demande que des facilités convenables soient fournies par les compagnies de chemin de fer pour la pesée du charbon. Cela est exigé par la loi des chemins de fer. Si, dans un cas particulier quelconque, il est établi, à la satisfaction de la Commission, qu'une compagnie de chemin de fer a négligé de fournir ces facilités raisonnables et convenables, la Commission ordonnerait, naturellement, à cette compagnie de les fournir.

Les plaintes qui nous sont parvenues proviennent toutes des commerçants ou des consommateurs de la province d'Ontario. On peut, dès lors, croire que la situation, dans les autres provinces, quant aux questions sous examen, est satisfaisante pour les parties intéressées dans le commerce du charbon. Je suggère, en conséquence, que l'ordonnance telle que dressée soit limitée à la province d'Ontario.

Depuis que j'ai préparé mon jugement en cette cause, en date du 5 avril, nous avons eu l'avantage d'entendre de nouvelles plaidoiries de la part des parties intéressées, et j'ai, depuis, annexé le projet ci-annexé d'une ordonnance qui exprime en substance ma manière de voir.

Comme la pesée du charbon offrira tant soit peu le caractère d'une expérience, je crois que les parties devraient être libres de revenir devant nous pour demander une modification ou une rescision de l'ordonnance dans un délai raisonnable. J'ai, en conséquence, inséré une clause qui leur donne le droit de se présenter de nouveau devant la Commission, à l'expiration d'une année, si elles le désirent.

Ordonnance N° 8982.

LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Lundi, le 22ième jour de novembre 1909, A.D.

L'HON. J. P. MABEE, *chef de la Commission.*
D'ARCY SCOTT, *chef suppléant de la Commission.*
JAMES MILLS, *commissaire.*

Dans l'affaire de la requête de l'Association des Commerçants de Charbon au détail, pour une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemins de fer de peser, au port d'entrée, tout le charbon reçu des pays étrangers et transporté par elles, et pour d'autres objets.

Dossier 6026-3625.

Après avoir entendu la preuve et les procureurs de la requérante et des compagnies de chemin de fer—

Il est ordonné comme suit:—

1. Dans le cas où le consignataire de tout wagon ou de tous wagons de charbon bitumineux, expédié des Etats-Unis pour livraison ultime dans une localité d'Ontario, désire que ce wagon ou ces wagons soient pesés au port d'entrée, il lui sera loisible de donner un avis par écrit à l'agent local de la compagnie de chemin de fer recevant ce wagon ou ces wagons à tel port d'entrée pour en effectuer la livraison ou le transport partiel, qu'il désire qu'un quelconque de ces wagons ou tous soient pesés, cet avis devant être donné avant la réception du charbon par ces compagnies de chemin de fer; et, sur signification de tel avis, il sera du devoir de la compagnie de peser gratuitement, à ce port d'entrée, tous les wagons indiqués dans l'avis.

2. Tout consignataire peut donner un avis général ou permanent qu'il désire que tous les wagons qui lui sont consignés soient pesés de la manière qu'il est plus haut pourvu.

3. Pour les fins de cette pesée, au port d'entrée, les wagons à peser demeurent accouplés l'un à l'autre dans un train.

4. La pesée du charbon, au port d'entrée, en vertu des dispositions de cette ordonnance, se fera sous la surveillance et le contrôle d'un peseur du gouvernement, à être nommé ou installé par le Ministre des Douanes, et dont les fonctions consisteront à préparer, en triplicata, un certificat du poids du charbon contenu dans chaque wagon pesé.

5. Le peseur du gouvernement remettra l'un des originaux de ce certificat à la compagnie de chemin de fer, à la demande de celle-ci; en attachera un autre au connaissement, ou l'enverra par la poste au consignataire; et gardera le troisième en sa possession pour servir de renseignement ultérieur.

6. Au cas de contestation entre la compagnie de chemin de fer et le consignataire, au sujet du poids du charbon, dans les wagons pesés de la manière plus haut indiquée, le certificat du poids de ce charbon par le peseur du gouvernement liera la compagnie.

Il sera du devoir de l'agent local de la compagnie de chemin de fer, à tel port d'entrée, de donner avis au peseur du gouvernement de l'heure probable de l'arrivée, de jour en jour, de tous les wagons dont on exige la pesée, en temps utile pour permettre à ce peseur de surveiller et vérifier la pesée de ce charbon sans indûment retarder les wagons en transit.

8. Si la compagnie de chemin de fer a établi des balances de pesage au point de destination de ce charbon, elle pèsera ce wagon ou ces wagons, selon qu'il sera indiqué dans un avis par écrit transmis par le consignataire à l'agent de la com-

pagnie de chemin de fer, à tel point de destination, dans les vingt-quatre heures à compter de l'arrivée du charbon.

9. Si la compagnie de chemin de fer n'a pas établi de balances de pesage au point de destination de ce charbon, elle pèsera, à la balance de pesage la plus rapprochée de ce point de destination, sur la route directe, tel wagon ou tels wagons qui pourraient être indiqués dans un avis par écrit transmis par le consignataire à l'agent de cette compagnie à ce point de destination, en temps raisonnable avant que ce wagon ou ces wagons aient atteint l'endroit où se trouve cette balance de pesage.

10. Pour les services qu'il est enjoint à la compagnie de chemin de fer de fournir, en vertu des clauses 8 et 9 des présentes, cette compagnie pourra exiger et percevoir du consignataire cinq cents pour chaque tonne de charbon dans le wagon, au minimum de un dollar et au maximum de deux dollars par charge de wagon; mais aucune imposition ne sera faite et aucun prix ne sera perçu pour ce service si le poids du charbon est de plus de 500 livres moindre que celui constaté au port d'entrée, ou, si, au cas où le charbon n'aura pas été pesé au port d'entrée, le poids est de plus de 500 livres moindre que celui indiqué par le connaissement comme contenu dans le wagon, à l'époque de l'expédition, en outre du poids du wagon lui-même, tel qu'indiqué par la tare.

11. Sur avis par écrit de la part du consignataire de charbon qu'il désire que le wagon soit pesé vide donné à l'agent au point de destination de la compagnie de chemin qui a opéré jusque-là le transport (si c'est une station de balance de pesage) dans le délai de cinq heures à compter du déchargement de tout wagon contenant ce charbon, la compagnie pèsera ce wagon à telle station, et pour ses services elle pourra imposer et percevoir du consignataire un dollar par wagon; mais aucune imposition ne sera faite et aucune indemnité ne sera perçue pour ce service si le poids réel du wagon excède la tare marquée sur le wagon de plus de 500 livres.

12. Cette ordonnance ne s'appliquera qu'aux ports d'entrée et aux points de livraison de la province d'Ontario.

13. Toute personne ou compagnie, dont les intérêts seront affectés par cette ordonnance, pourra, après une année à compter de la date des présentes, s'adresser à la Commission pour en obtenir la modification ou la rescision.

Et il est en outre ordonné que l'ordonnance de la Commission N° 7261, en date du 31 mai 1909, soit, et elle est par les présentes, rescindée.

J. P. MABEE,
Chef de la Commission,
Commission des Chemins de fer du Canada.

McDiarmid & Gall vs *Les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.*

Les requérants se sont adressés à la Commission pour prolonger le temps franc de frais du déchargement du charbon de bois de deux à trois jours.

Les faits de la cause sont pleinement exposés dans le jugement du chef de la Commission.

Jugement, chef de la Commission Mabee, 15 avril 1909.

Les règlements du service des wagons accordent deux jours (48 heures) pour le déchargement du charbon de bois, et les requérants demandent que ce délai franc de frais soit prolongé à trois jours (72 heures). Ils reçoivent leurs chargements au Mile-End et à la voie de déchargement de Ogilvie, cette dernière située à l'extrémité-ouest de Montréal; et, d'après les états produits, couvrant une certaine période se terminant le 31 octobre dernier, ils ont reçu, au Mile-End, 120 wagons, sur 83 des-

quels ils ont été forcés de payer l'indemnité de surestarie, et, à la voie de déchargement de l'extrémité-est, 82 wagons, sur 53 desquels ils ont également payé l'indemnité de surestarie; de sorte qu'il semblerait que, pour quelque raison, l'indemnité de surestarie est payée sur une forte proportion des wagons.

On a soutenu, de la part des compagnies de chemin de fer, que la cause du délai consistait dans le fait que les requérants ont effectué la mise en sacs du charbon de bois dans les wagons, et l'ont livré directement à leurs clients, se servant ainsi du wagon comme de magasin, pendant que s'effectuait la livraison à leurs clients. Cette coutume n'est pas pratiquée à l'endroit de la livraison au Mile-End; les requérants y ont un entrepôt, et ils affirment qu'ils n'ont jamais fait de livraison aux clients, des wagons même, à cet endroit, et cependant environ 60 pour 100 des wagons qui y sont déchargés sont frappés des frais de surestarie.

Ces règlements concernant le délai franc de frais n'ont été adoptés qu'après une étude complète et sérieuse, et je ne crois pas qu'on doive en affecter l'opération, à moins que la nécessité de ce faire ne soit clairement démontrée.

Les requérants ont prétendu que le même délai franc de frais devrait être donné pour le charbon de bois que pour la houille ou le coke, mais je crois que la différence entre ces articles de commodité, leur mode de maniement, leur poids, etc., justifie la différence du délai accordé.

Le fardeau de la preuve, établissant que la limite de deux jours est déraisonnable, incombait aux requérants; il y a un grand nombre d'autres commerçants de charbon de bois, à Montréal et ailleurs, et aucune plainte n'est venue de leur part au sujet de la limite actuelle du délai franc de frais. Les compagnies ont prouvé la durée du temps requis pour le déchargement par au moins un autre commerçant à Montréal, du témoignage duquel il ressortirait que la limite actuelle est suffisante.

L'une des raisons offertes par M. McDiarmid pour vouloir un délai plus long, était: "si le temps est pluvieux pendant une journée ou une partie de la journée", il nous expose à des frais de surestarie. Ce point est prévu par la règle 6, qui pourvoit à un délai additionnel si le temps est pluvieux ou inclément, ou si d'autres circonstances locales rendent le déchargement impraticable, pendant les heures d'affaires.

Il n'est pas absolument démontré que l'on aurait dû accorder un délai additionnel, pour cet article de commodité, lorsque ces règlements ont été rédigés; mais, comme le poids de la preuve, établissant que la limite des deux jours est déraisonnable, retombe sur les requérants, et qu'il n'existe pas de plaintes générales, je crois que la requête échoue. Concours du chef suppléant et du sous-chef de la Commission.

Le Procureur général de la province de la Colombie-Britannique vs *La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Il s'agissait, là, d'une requête présentée par le Procureur général de Sa Majesté de la province de la Colombie-Britannique, pour une ordonnance plaçant cette province dans la même situation favorable, relativement aux taux du transport des marchandises et des voyageurs, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à travers la Colombie-Britannique, que les autres parties du Canada, sur la ligne principale de ce chemin de fer; et demandant que les taux du transport des marchandises et des voyageurs soient réduits, et qu'il soit interdit à la compagnie du chemin de fer d'exiger des taux autres ou plus élevés, dans la province de la Colombie-Britannique, que ceux qu'elle exige dans d'autres parties parties du Canada.

La requête formelle et sa contestation ont été produites devant la Commission, après que la cause a été plaidée. L'audition eut lieu à Victoria, le 1er mars 1909. Suit la résolution de l'Assemblée Législative de la province de la Colombie-Britannique, dont une copie a été envoyée à la Commission, par le greffier du Conseil Exécutif.

Considérant que, par l'article 11 des conditions de l'Union, le gouvernement du Canada a entrepris de construire une ligne de chemin de fer pour relier le rivage de la mer de la Colombie-Britannique avec le système de chemins de fer du Canada;

Et considérant que de grandes superficies de terres publiques, appartenant à la province de la Colombie-Britannique, ont été transmises au gouvernement du Canada en vue de la construction de ce chemin de fer;

Et considérant que les bénéfices devant découler de la construction du dit chemin de fer ont été l'une des considérations qui ont conduit à l'union de la Colombie-Britannique avec les autres provinces du Canada, aussi bien qu'à la transmission au Gouvernement du Canada des terres publiques de la province, tel que ci-haut mentionné;

Et considérant que le dit chemin est d'un caractère national, et qu'il a reçu, comme tel, dans une très grande mesure, l'aide des deniers publics et des terres publiques;

Et considérant que l'on n'a pas eu en vue, à l'époque de l'union de la Colombie-Britannique avec les autres provinces du Canada, qui'l y aurait une disparité quelconque quant aux taux de transport des marchandises et des voyageurs entre une localité et d'autres localités, ou entre une province et toute autre province;

Et considérant les nombreuses plaintes, introduites de temps à autre par les différentes chambres de commerce de la Colombie-Britannique, alléguant que les taux actuels de transport des marchandises constituaient une disparité, au désavantage des cités de la Colombie-Britannique;

Et considérant que la Commission des Chemins de fer a décrété une réduction des taux de transport des voyageurs à trois cents par mille, sur tous les chemins de fer, depuis Calgary jusqu'à l'Atlantique.

Et considérant que les taux du transport des voyageurs, exigés sur les chemins de fer, dans la Colombie-Britannique, sont plus élevés que trois cents par mille;

Et considérant que cet excédent constitue une disparité, au détriment des plus importants intérêts de la Colombie-Britannique, en ce qu'il tend à entraver le développement et l'affluence de la population;

En conséquence, il est résolu qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur, le priant de faire en sorte qu'un exposé complet des faits soit communiqué au gouvernement du Canada et à la Commission des Chemins de fer, aux fins d'obtenir que la Colombie-Britannique soit placée, relativement aux taux du transport des marchandises et des voyageurs, dans une position aussi favorable que les autres parties du Canada.

En outre des sujets compris dans la résolution, la plainte formelle ajoute (paragraphe 10) que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, par sa convention avec le gouvernement du Canada, a consenti à construire le chemin de fer à travers la Colombie-Britannique, d'après le type du *Union Pacific Railway,* lors de sa construction originaire (la rampe de ce dernier chemin de fer n'excédant pas 2 pour 100), et a aussi consenti à toujours efficacement entretenir et exploiter le chemin de fer, et que ce fut en considération de la fidèle exécution de cette convention que les terres furent données et la subvention accordée (paragraphe 11) ; que le chemin de fer n'a pas été construit, suivant le type indiqué, et que les rampes des montagnes excèdent de beaucoup 2 pour 100 (paragraphe 12) ; que le taux du transport des voyageurs, dans la Colombie-Britannique, est de 4 cents par mille (paragraphe 13) ; que les taux exigés établissent une injuste disparité, au détriment de la Colombie-Britannique (paragraphe 14) ; et qu'il n'est donné effet à l'esprit de l'Acte de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

A l'audition, aucune preuve n'a été produite par le requérant, mais l'historique de la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien, les différentes lois et conventions le concernant, l'aide gouvernementale en terres et en argent, et d'autres matières, furent amplement discutés, et le procureur du requérant basa sa demande d'un remède sur cette proposition que ces lois et ces conventions liaient la compagnie à ne pas exiger de taux plus élevés, dans une section que dans une autre du territoire à travers lequel passe la ligne régie par la convention; en d'autres mots, que les taux de la compagnie ne pouvaient varier suivant que changeaient les circonstances et la situation.

Jugement, chef de la Commission, Mabee, 15 avril 1909.

J'ai passé en revue la plaidoirie depuis que les notes prises à l'audition ont été transcrites; j'ai lu toutes les dispositions législatives qui ont été citées, et je suis fermement d'opinion que la prétention du requérant, dans le sens large qui lui a été donné, n'est pas bien fondée. Pour les fins de l'examen de la cause, il est indifférent de savoir quelles ont été les subventions accordées à la compagnie, en terre et en argent; l'étendue et la nature de l'aide du gouvernement n'affectent pas la convention qui est intervenue, et je ne puis me rendre compte non plus que la position soit en aucune façon affectée par le fait que le gouvernement de la Colombie-Britannique a transmis de grandes étendues des terres provinciales au gouvernement du Canada. Les questions sont celles-ci: quelle était la convention, entre le gouvernement du Canada et la compagnie de chemin de fer?—et quelle était, à l'époque, la loi générale concernant les chemins de fer?

Le traité relatif à la construction du chemin de fer se trouve sous forme de cédule, au chapitre 1 de 44 Vict., et un petit nombre seulement de ses dispositions porte sur cette matière. Le paragraphe 22 prescrit que l'Acte des chemins de fer de 1879, en tant qu'applicable et non incompatible avec l'acte constituant la compagnie en corporation (cédule "A" à la convention), s'appliquera à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. L'article 17 de l'Acte des Chemins de fer de 1879 traitait des taux exigibles, et le paragraphe 11 conférait au Parlement du Canada le pouvoir de réduire, de temps en temps, les taux sur tout chemin de fer, mais non pas sans le consentement de la compagnie, ou de manière à produire moins de 15 pour 100, par an, sur le capital réellement dépensé dans sa construction; ni à moins que, sur examen par le Ministre des Travaux Publics du montant des recettes et des dépenses de la compagnie, du revenu net de toutes sources, pendant la dernière année écoulée, il n'eut été constaté que ce revenu net excédait 15 pour 100 du capital réellement dépensé.

L'article 20 de l'acte constituant la compagnie en corporation pourvoit à ce que la limite de la réduction des taux, par le Parlement, tel qu'il est prescrit par l'article 17 déjà mentionné, soit étendue d'une manière proportionnelle à ces taux, lorsqu'ils seront réduits, mais de façon à ce que ces taux ne produisent pas moins de 10 pour 100 de profit sur le capital réellement dépensé dans la construction du chemin de fer, au lieu de 10 pour 100 de profit. Suivant qu'il nous paraît, ces articles sont les seuls, soit dans l'acte général, soit dans l'acte spécial, qui portent sur la question des taux; de sorte que, sauf quant à ce qui vient d'être indiqué, la compagnie, en vertu à la fois de son traité avec le gouvernement du Canada et de son acte spécial, était régie, quant à la question des taux, par l'Acte des Chemins de fer de 1879.

La loi actuelle portant sur cette partie de la plainte se trouve dans l'article 315 de l'Acte des Chemins de fer, qui pourvoit à ce que tous les taux soient toujours, *dans des conditions et circonstances essentiellement semblables*, relativement à tout trafic de même genre et aux transports effectués par la même espèce de wagons, passant sur la même partie de la voie ferrée, exigés également de toutes personnes et sur la même base, et aucun taux ne sera exigé qui établisse une injuste disparité entre différentes localités.

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 20c

Il a été reconnu par la Commission, depuis sa création, que l'égalité des taux n'était requise que lorsque les circonstances et conditions étaient essentiellement semblables.

L'Acte des Chemins de fer de 1879 contient la disposition suivante (article 17, paragraphe 6) :—

> Les taux pourront être réduits et de nouveau augmentés, en tout ou en partie, par des règlements, aussi souvent qu'il sera jugé nécessaire pour les intérêts de l'entreprise; *mais les mêmes taux seront exigés dans le même temps et dans les mêmes circonstances, de toutes personnes et sur tous les effets,* de manière à ce qu'aucun avantage, privilège ou monopole injuste ne soit accordé à aucune personne ou classe de personnes, par tout règlement relatif aux taux.

Rien ne paraît, dans le traité, obliger la compagnie à établir et maintenir, sur toute ligne principale du chemin de fer, une fois complétée, des taux égaux ou semblables dans des circonstances différentes; et, en autant que je puis en juger, la compagnie était tenue, en vertu de la clause ci-haut, d'exiger des taux égaux ou semblables, au même moment et dans les mêmes circonstances seulement.

Aucune clause de l'Acte de 1879 ne paraît interdire, en termes exprès, une injuste disparité entre différentes localités. Je suppose, cependant, que l'interprétation stricte du paragraphe ci-haut conduirait au même résultat, les circonstances restant les mêmes. Il me paraît que la compagnie était libre, lorsque le chemin a été mis en service, de faire des distinctions, quant à ses taux dans différentes localités, lorsque la différence des circonstances pouvait justifier une différence de traitement. L'Acte des Chemins de fer, tel qu'il existe aujourd'hui, lui donne, comme à toutes les autres compagnies, ce privilège. Cette manière d'entendre la loi est adoptée dans *la cause des cités côtières de la Colombie-Britannique vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien,* 7 C.R.C. 125, dans laquelle les taux exigés dans la Colombie-Britannique ont été attaqués, pour cause de disparité. Le défunt chef de la Commission disait dans cette cause:—

> Il me semble qu'aucune induction ne peut être tirée de la simple comparaison des distances, sur différentes parties des chemins, et que cela ne constitue pas une disparité—encore beaucoup moins une injuste disparité—de la part d'une compagnie de chemin de fer, que d'exiger des taux plus élevés, pour de plus courtes distances, sur une ligne qui fait peu de trafic, ou dont les dépenses de construction, d'entretien ou d'exploitation sont ou ont été si considérables, que sur une ligne qui fait un plus fort trafic, ou dont les dépenses de construction, d'entretien et de mise en activité sont comparativement peu considérables. Dans mon opinion, la partie qui formule une plainte de ce genre sur une simple comparaison des distances, devrait indiquer la nature des voies particulières auxquelles il a été fait allusion, et qu'il existe une disproportion substantielle dans les taux, au désavantage de la ligne la plus courte, après avoir fait la juste part des circonstances que nous avons mentionnées.

J'acquiesce entièrement à cet avis, et, par application de cette doctrine à l'espèce, les requérants seraient tenus d'établir que les taux, dans la province de la Colombie-Britannique, eu égard à la nature des lignes de la région, du volume des affaires, du coût de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et des autres matières s'y rattachant essentiellement, étaient hors de proportion avec les taux de la compagnie sur ses lignes des provinces de l'est. Aucune preuve n'a été offerte sur ces points, et toute la cause a été présentée comme reposant sur une convention. Il m'est impossible de trouver pareille convention, expresse ou implicite, et je crois que la proposition avancée, comme soutenant la requête, ne peut être considérée comme fondée.

Cette proposition, telle qu'exposée à l'audition, est en résumé celle-ci:—

Que le chemin de fer, étant une entreprise nationale, pour avoir reçu de fortes subventions du gouvernement du Canada, qui lui-même recevait d'autre part de grandes concessions de la province, il était dans l'esprit et dans l'intention de toutes les parties, lorsque l'Acte a été adopté et lorsque l'autorisation a été donnée de construire le chemin de fer, qu'il ne devait pas être exigé de taux plus élevés sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la Colombie-Britannique, que sur toute autre partie de cette ligne.

Pour s'assurer de l'esprit et de l'intention des parties, il suffit de jeter un coup d'œil sur le contrat et les Actes qui portent sur le sujet; et, comme je l'ai déclaré, il m'est impossible de voir dans ces pièces que la compagnie se soit interdit d'augmenter ses taux, dans les localités où les circonstances justifiaient de le faire et suivant que le lui permettait l'Acte des Chemins de fer de 1879.

On allègue que l'on n'avait pas en vue, au moment où la Colombie-Britannique est entrée dans la confédération, qu'il existât disparité dans les taux du transport des marchandises et des voyageurs entre une province et une autre. La réponse à cet avancé est que, s'il existe une disparité indue ou injuste, cette disparité est illégale, et que si elle est prouvée, elle sera considérée comme une violation de la loi; mais on ne doit pas conclure par induction; c'est là une matière de preuve, reposant sur la différence des circonstances et les autres faits dont nous avons traité plus haut.

On a soutenu, de la part des requérants, que la compagnie avait violé sa convention, en date du 21 octobre 1880, avec le gouvernement du Canada, en ce que le chemin n'avait pas été construit suivant le type indiqué; que, pour abréger la route, l'emplacement en avait été choisi là où de fortes rampes devenaient nécessaires et les dépenses d'entretien plus élevées; et qu'il ne devrait pas être permis à la compagnie de se servir de cette situation comme justifiant la différence des taux, si cette situation était le résultat de son défaut d'exécution de ses conventions.

On répondit, de la part de la compagnie, que les requérants ne pouvaient être admis à se plaindre d'une rupture de conventions auxquelles la Colombie-Britannique n'était pas partie. En outre de cette question de savoir si les requérants peuvent être admis à faire valoir cette prétention, au sujet de laquelle se soulève le doute le plus grave, et en outre aussi de l'absence de toute preuve que les conventions n'ont pas été respectées, il appert qu'un arrangement, daté en novembre 1886, approuvé par arrêté du Conseil, en date du 2 novembre 1886, et intervenu entre le Ministère des Chemins de fer et Canaux et la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, déclare expressément que le chemin a été construit et outillé d'une manière équivalente, sur le tout, en qualité et caractère, au type approximatif adopté, à savoir, du chemin de fer *Union Pacific,* tel qu'accepté par le gouvernement des Etats-Unis, attendu qu'il est supérieur, sous plusieurs rapports, en qualité et caractère à ce type approximatif, et, dans une certaine mesure, inférieur seulement sous le rapport des rampes d'une partie de la ligne, dans la Colombie-Britannique, d'une longueur de neuf milles, franchissant le mont Stephen. La compagnie s'est engagée, dans ce document, à faire, à la demande du gouvernement, telles modifications et améliorations que ce dernier lui enjoindrait de faire sur ces neuf milles, pourvu qu'elles ne dépassassent pas les exigences de l'ingénieur du gouvernement indiquées aux plans et devis préparés par la compagnie; et des bons de concessions de terres, au montant de $1,000,000, furent déposés entre les mains du gouvernement, comme garantie de l'exécution de cette obligation, et pour servir à cette exécution, au cas de défaut, de la part de la compagnie, d'y pourvoir.

Il paraît parfaitement évident que, relativement à tout ce qui vient d'être exposé, la seule partie qui pourrait se plaindre serait le gouvernement du Canada, et, dans ce cas, je ne puis comprendre comment cette matière peut avoir une relation quelconque avec la question des taux de transport des marchandises et des voyageurs, dans la Colombie-Britannique.

D'après la cause telle que présentée, il est impossible d'apporter quelque remède aux requérants. La requête demande à la Commission de faire faire une enquête et soumettre un compte pour constater si les profits de la compagnie sont tels que la Commission puisse réduire les taux, vu que la compagnie admet elle-même que ses taux sont sujets à réduction ou ajustement par la Commission, advenant qu'une preuve satisfaisante serait faite—la juridiction a été admise, dans la cause des cités côtières citées plus haut, et dans plusieurs autres.

, Si le requérant désire fournir une preuve pour établir, eu égard à toutes les circonstances, que les taux actuellement exigés dans la Colombie-Britannique, sont élevés d'une manière déraisonnable, ou qu'il existe une disparité injuste, permission devrait lui être accordée pour ce faire; autrement, dans l'état présent du dossier, la requête échoue.

Stockton and Hallinson vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien—Taux sur les fruits*

Les plaignants ont allégué que les taux exigés par la compagnie intimée sur les chargement de fruits à partir des localités de la Californie, Etats-Unis, jusqu'à Régina, sont déraisonnables, comparés aux taux exigés, à partir des mêmes endroits, jusqu'à Winnipeg et autres endroits du Manitoba et de l'Ontario.

Jugement, M. le Commissaire McLean, 26 avril 1909. Les requérants sont des marchands de fruits et de produits de la cité de Régina. Le taux actuel, à partir de Los Angeles jusqu'à Régina, est de $1.70 par 100 livres sur les fruits de toutes sortes. Ces fruits sont transportés par le *Southern Pacific* ou le *Santa Fé, l'Oregon Railway and Navigation Company* et le *Spokane International* jusqu'à Kingsgate, Colombie-Britannique, et, de là par le Pacifique-Canadien jusqu'à destination. Le taux s'échelonne comme suit:

Los Angeles à Portland, Oregon..	53 cents
Portland, Oregon, à Kingsgate, C.-B.	57 cents
Pacifique-Canadien..	60 cents
	$1.70

Les tarifs, sur le territoire des Etats-Unis, sont entièrement locaux, tandis que celui du Pacifique-Canadien est proportionnel. Sur les chargements de Riverside et Redlands, les taux sont de 2½ et de 5 cents plus élevés respectivement. Régina a le même taux que Moosejaw.

Le taux sur les oranges, en chargements de wagon dirigés sur Winnipeg, un point plus éloigné, est de $1.25 par 100 livres. Les mêmes taux s'appliquent aux oranges et aux citrons mélangés en chargement de wagon. Sur les chargements de wagon le taux est de $1.10.. Ces taux sont en vigueur depuis novembre 1907. Sur les chargements pour Winnipeg, il faut faire face à la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis. Comme résultat de la concurrence, des compromis et de l'étude des meilleures méthodes de satisfaire à la demande des fruits sur les grands marchés des Etats-Unis, la pratique s'est répandue de fixer des taux variables de $1.15 sur les oranges et de $1.00 sur les citrons, par chargement de wagon, aux localités des Etats-Unis situées à l'est des entrées des rivières Missouri et Mississipi. Cela s'applique à Détroit, Buffalo, New-York, Boston et aux points communs, et affecte aussi certaines localités du Canada. Toronto, par exemple, a l'avantage du taux de Buffalo.

Il est manifeste que, quel que soit le taux fixé par la concurrence des chemins de fer et des marchés, dans les localités du territoire des Etats-Unis situées au sud de Winnipeg, le Pacifique-Canadien doit en tenir compte dans la préparation de ses taux à ces localités. Les requérants prétendent que l'on devrait appliquer à

Régina *via* Kingsgate les mêmes taux qu'à Winnipeg, *via* ses raccordements, par Emerson, avec les lignes transcontinentales des Etats-Unis. Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon sont des points terminaux dans le territoire connu sous l'opération des tarifs du transport transcontinental, comme points communs de la rivière Missouri. Le taux de Winnipeg est de 10c. plus élevé que celui des points communs de la rivière Missouri. La raison en est que les lignes raccordantes, au sud du point d'échange du Minnesota (Saint-Paul), refusent de réduire leurs proportions du taux de transport total de manière à donner aux lignes du nord ce que celles-ci considèrent être un profit raisonnable sur le taux, si c'est le taux de $1.15 qui est exigé. Sur le taux entier de $1.25, sur les oranges allant à Winnipeg, les lignes au nord du point d'échange du Minnesota, à la frontière internationale reçoivent 38.8c. par cent livres, tandis que les lignes au nord de la frontière reçoivent 12½c. par cent livres.

En novembre 1906, la nouvelle route *via* Kingsgate fut ouverte. Pendant la première saison de l'exploitation de cette route, le Pacifique-Canadien établit le même taux à Winnipeg *via* Kingsgate que *via* Emerson. Le revenu insuffisant obtenu, à la suite de cette expérience, pour faire face à un taux de concurrence, le faible tonnage transporté et les difficultés d'une prompte livraison, dans un climat défavorable, déterminèrent la suppression de ce taux à la fin de la saison.

Il est apparent que les facteurs qui entrent dans la situation faite par les taux à Winnipeg et dans le territoire adjacent sont différents de ceux qui existent à Régina. Le fort volume des fruits voiturés sur les lignes des Etats-Unis, et le marché considérable que ces produits approvisionnent aux Etats-Unis, ont déterminé une base abaissée des taux qui donne à Winnipeg un avantage sur Régina; mais les circonstances sont tellement dissemblables que cet avantage n'est pas un avantage indu. Le fait additionnel que le Pacifique-Canadien ne publie plus le taux compulsoire de Winnipeg sur sa route de Kingsgate, l'exonère de l'imputation de violer la clause du long et court parcours en exigeant des taux plus élevés aux points intermédiaires.

La plainte concernant le taux de Régina doit être examinée, non au point de vue de la disparité, mais à celui de la modération.

Avant l'ouverture de la route *via* Kingsgate, le taux sur l'orange à Régina, basé sur celui de Winnipeg, était de $1.72 par cent livres. Le taux *via* Winnipeg est encore en vigueur. Lors de l'ouverture de la route de Kingsgate, ce taux fut réduit à $1.60. Il fut en vigueur, ainsi réduit, du 5 juin 1907 au 10 février 1909. On allègue que la base actuelle a été adoptée parce que ce dernier chiffre était hors de proportion avec le taux de $1.65 de Calgary.

C'est un principe bien établi que lorsqu'un taux plus bas—qui a été en vigueur quelque temps—est remplacé par un taux plus élevé, il est un taux *prima facie* rémunératif et raisonnable. Il est, sans doute, permis à la compagnie de chemin de fer de produire une preuve pour établir qu'il n'était pas réellement rémunératif, et cette preuve devrait être examinée avec soin. Mais, sur la requête devant nous, aucune preuve de cette nature n'a été apportée pour montrer que le taux de $1.60 n'était pas rémunérateur.

De plus, M. Peters, le sous-chef de la traction d'alors du chemin de fer Pacifique-Canadien, a fait la déclaration formelle, en date du 20 janvier 1908, lors d'une requête précédente que nous avions sous examen, attestant que le taux de $1.60 était juste et raisonnable. Je ne vois aucune raison pour se départir maintenant de cette situation. Le taux actuel à Régina *via* l'entrée d'Emerson est de $1.72, formé du taux de $1.25 plus le taux de 3ème classe de 63 cents, Winnipeg à Régina, moins le camionnage de Winnipeg, qui n'est pas fait. Sur le tonnage des oranges et des citrons transportés *via* Kingsgate à Régina, le Pacifique-Canadien perçoit maintenant 182 cents par tonne, par mille. La route de Kingsgate à Régina offre plus d'aspects difficultueux, au point de vue du fonctionnement de l'exploitation, que celle

de Winnipeg à Régina. Alors, si les fruits sont dirigés sur Régina *via* Winnipeg, il paraîtrait équitable d'appliquer un taux pour la traction de Winnipeg à Régina, n'excédant pas celui gagné par tonne et par mille sur la traction Kingsgate-Régina, et de fixer le taux *via* Winnipeg à $1.60.

Le taux sur les citrons, qui est aussi impliqué dans la plainte, devrait être établi d'après la pratique ordinaire, qui fixe pour les citrons, pour chaque chargement de wagon, un taux plus bas que pour les oranges.

Je suis d'opinion qu'il devrait être enjoint au chemin de fer Pacifique-Canadien de faire un arrangement avec les chemins auxquels il se raccorde pour la publication de nouveaux tarifs sur la base de $1.00 par 100 livres, de Los Angeles à Régina, *via* Kingsgate ou Emerson, pour les oranges en chargements de wagon ou en chargements mêlés d'oranges et de citrons, de même que pour un taux de $1.45 sur les citrons, en chargements de wagon.

Concours du chef de la Commission.

Kerr vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Le plaignant a représenté à la Commission que le taux sur le grain, les produits du grain et les légumes pour la consommation locale, de Franklin à Winnipeg, crée une disparité injuste, comparé au taux à partir du même endroit jusqu'à Fort-William, à une beaucoup plus grande distance, sur les mêmes marchandises destinées aux marchés de l'est.

Jugement, Commissaire McLean, 10 mai 1909:—

Franklin est une station sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à 126 milles de Winnipeg. Le taux, de Franklin à Winnipeg, sous l'opération du tarif spécial de traction de la compagnie sur le grain, les produits du grain et les légumes, est de treize cents par cent livres; c'est aussi le taux de huitième classe de la classification canadienne. On prétend que ce taux constitue une disparité, vu que le taux sur le grain et les produits du grain en route vers l'est de Franklin à Fort-William, une distance de 550 miles, est également de treize cents. On ne peut soutenir qu'il y a là disparité au détriment du requérant. Le taux à Fort-William est une division du taux d'entier parcours, qui se rattache au transport d'entier parcours à un marché de l'est. Quand le grain et les produits du grain sont transportés à Fort-William, pour la consommation locale, ils le sont d'après le tarif spécial de traction de la compagnie, et portent un taux de 23 cents. Le tarif d'entier parcours dont les 13 cents forment une partie, est non seulement affecté par la concurrence des autres territoires producteurs de grain, mais il a aussi été réduit par les dispositions de la convention de Crowsnest. Les circonstances qui affectent les transports d'entier parcours auxquels s'applique ce taux d'entier parcours sont telles qu'une division de ce taux d'entier parcours ne peut être prise comme mesure de l'équité d'un taux local de Franklin à Winnipeg. La plainte doit en conséquence être renvoyée.

Concours du chef de la Commission.

Plain and Company vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La plainte a été faite à la Commission, en vertu de l'article 315 (paragraphe 6) de l'Acte des Chemins de fer, que les taux sur les chargements de pommes, de Picton à Smiths-Falls, étaient excessifs, comparés aux taux de Picton à Ottawa; Smiths-Falls étant une localité intermédiaire située sur le canal Rideau, et la distance de Picton à Smiths-Falls étant moindre que celle de Picton à Ottawa.

Jugement, M. le Commissaire McLean, 10 mai 1909:—

Le taux exigé par le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Picton à Ottawa, est de 17 cents par cent livres, alors que celui de Picton à Smiths-Falls, une loca-

lité intermédiaire située sur le canal Rideau, est de 23 cents. On allègue que ce dernier taux est excessif.

Le trafic transporté à Ottawa est soumis à la concurrence effective par eau, à la fois par le canal Rideau et par la rivière Ottawa, *via* Montréal. Le taux à Ottawa est un taux forcé basé sur la concurrence par eau. C'est le privilège d'un chemin de fer de faire face, dans ses propres intérêts, à la concurrence par eau. Ce n'est pas, d'autre part, le privilège d'un expéditeur de demander moins que le taux normal du fait de cette concurrence que le chemin de fer ne juge pas à propos, dans son propre intérêt, de combattre. *Lyndsay Brothers* vs *la Compagnie de chemin de fer Baltimore & Ohio Southwestern Railway Company et al.*, 16 I.C.C., Rep. 6. Opinion No 872.

Quand un chemin décide de combattre la concurrence par eau, on doit présumer, à moins que le contraire ne soit établi, qu'il le fait parce qu'il y a compétition effective quant à un trafic d'un volume important. Il est établi par la preuve que telle n'est pas la situation qui existe à Smiths-Falls. Le taux forcé à Ottawa ne peut, dès lors, être pris comme mesure de l'équité du taux de plus courte distance à Smiths-Falls, et la plainte doit être, en conséquence, renvoyée.

Concours du chef et du chef suppléant de la Commission.

Times Publishing Company vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et les Compagnies de télégraphe Great-North-Western et Western-Union.*

La requérante a demandé à la Commission une ordonnance enjoignant aux compagnies de télégraphe ci-haut mentionnées de transmettre les dépêches de presse, d'Ottawa à la station de télégraphie sans fil Marconi, à Glace-Bay, au même taux qu'aux autres localités le long de la côte atlantique du Canada.

Jugement, chef de la Commission Mabee, 19 mai 1909:—

Dans la cause, qui a été entendue hier, de la *Times Publishing Company* contre les trois compagnies de télégraphe mentionnées dans la plainte, nous en sommes venus à la conclusion que la Commission n'a pas été mise en possession de renseignements suffisants pour lui permettre d'accorder l'ordonnance que demande la requérante.

Elle désire obtenir une ordonnance enjoignant à la Compagnie de télégraphe Pacifique-Canadien, à la Compagnie de télégraphe Great-Northwestern, et à la Compagnie de télégraphe Western-Union, de transmettre les dépêches de presse à la station de télégraphie sans fil Marconi, à Glace-Bay, au même taux que celui exigé aux autres localités le long de la côte atlantique du Canada. Elle allègue qu'alors que le taux ordinaire des dépêches de presse, d'Ottawa aux localités de la côte canadienne de l'Atlantique, est de 35 cents par 100 mots la nuit, et de 50 cents par 100 mots le jour, les compagnies de télégraphe exigent les taux des dépêches privées sur toutes les dépêches de presse à Glace-Bay qui sont destinées à la transmission par la télégraphie sans fil Marconi, et que ces prix sont excessifs et constituent une préférence injuste.

Il nous paraît, d'après ce qui s'est passé hier au cours de la discussion, qu'il n'y a, en fait, quant aux compagnies de câble d'une part et le système Marconi d'autre part, aucune préférence accordée par les compagnies de télégraphe en faveur des compagnies de câble ou au détriment de ce dernier système.

D'un autre côté, il semble que, aux taux actuels, l'expéditeur qui fait tenir une dépêche télégraphique au système Marconi, *via* Glace-Bay, paie réellement à la ligne télégraphique terrestre de vingt à trente centins de moins qu'il lui faudrait payer à la compagnie du câble sous-marin, comme la part des frais de transmission que, en vertu de son contrat actuel, la dite compagnie du câble sous-marin devrait remettre à la ligne télégraphique terrestre pour la transmission à la côte d'une dépêche contenant le même nombre de mots. De sorte que l'on a tort de dire que les taux actuels

favorisent la compagnie du câble sous-marin au détriment du système Marconi, car c'est précisément le contraire qui existe.

Il n'y a pas lieu pour le moment de nous occuper de l'accusation plus étendue discutée par l'aviseur légal et tendant à établir que le système actuel établit des distinctions favorisant la presse américaine au détriment de la presse anglaise ou de la presse transatlantique.

L'avocat chargé de soutenir cette plainte a exprimé le désir qu'on en renvoyât l'examen au temps où la Commission devra s'occuper des questions concernant les communications télégraphiques en général et les taux de transmission; et, vu que l'insuffisance de nos renseignements sur ce point ne nous permet pas de nous prononcer pertinemment sur cette question, nous pensons que c'est ce qu'il y a de mieux à faire dans les circonstances.

Le but que l'on poursuit ici est en réalité d'étendre le système qui a été volontairement établi par les compagnies télégraphiques en ce qui concerne le taux des dépêches destinées à la presse. Ces taux, semble-t-il, sont extrêmement bas dans toute l'étendue du Canada, et, par les lignes correspondantes, dans toute l'étendue des Etats-Unis. Ces taux s'appliquent, ou sont supposés s'appliquer, en ce qui concerne le Canada, à cette classe de communications adressées aux journaux pour être publiées dans les cités, villes et bourgs du Dominion. Des taux spéciaux à la presse existent pour Glace-Bay. On dit qu'il s'y publie un journal, c'est pourquoi je suppose que l'éditeur de ce journal doit bénéficier des mêmes taux spéciaux accordés à la presse, en ce qui concerne les communications qui lui sont adressées de tous les points du Canada. Dans le cas présent, on voudrait que la Commission, malgré les compagnies télégraphiques, étendit ce sfiystème de taux réduits de la presse au *London Times* publié à Londres, Angleterre. Or nous ne savons absolument rien des raisons qui ont porté les compagnies télégraphiques à établir ces taux réduits. Nous ne savons absolument rien du profit que peuvent réaliser les compagnies télégraphiques; nous ignorons si ces taux sont suffisamment rémunérateurs ou non, aussi bien que l'importance des transmissions de cette nature. Sans ces renseignements, la Commission ne saurait se prononcer sur l'opportunité et la justice d'une mesure qui obligerait les compagnies télégraphiques à accorder aux journaux publiés en Europe des taux établis sur les mêmes bases. On a dit que les taux spéciaux à la presse ne sauraient raisonnablement s'appliquer aux dépêches transmises par le câble sous-marin parce qu'elles sont extrêmement condensées, et que, dans bien des cas, les compagnies télégraphiques ont dû encourir de plus grandes dépenses, forcées qu'elles étaient de tenir des télégraphistes dans les bureaux du câble sous-marin. Il faudrait pouvoir étudier soigneusement tous ces points avant d'être en état de se prononcer pertinemment sur cette question, et de décider si, oui ou non, les taux de la presse pour les transmissions transatlantiques devraient être établis sur les mêmes bases que pour l'niétrieur. On pourra étudier cette question lorsque l'on devra s'occuper des taux télégraphiques, ce qui, probablement, ne saurait beaucoup tarder. Naturellement, tout ce que j'ai dit est absolument en dehors de la question de juridiction soulevée par l'aviseur légal, et que nous pouvons laisser de côté pour le présent. Ce point peut être renvoyé pour considération au moment où le développement plus complet de la plainte nous permettra d'en disposer, ce que nous ne saurions faire maintenant.

British-American Oil Company vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada.*

Re TRANSPORT DE L'HUILE DE PÉTROLE.

La compagnie requérante se plaignait que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, avait établi une distinction dans le transport de l'huile non clarifiée, de Stoy, Ill., à Toronto, en refusant de la transporter au taux de la cinquième classe

du tarif commun publié et déposé, conformément à la classification officielle, et au même taux que les huiles végétales et animales, par chargements de wagons; aussi que, depuis le 18 octobre 1907, la compagnie de chemin de fer a refusé de livrer à la compagnie plaignante, à Toronto, des wagons contenant de l'huile non raffinée, venant de Stoy, Ill., à moins que cette dernière ne payât un taux additionnel de 12½ centins par 100 livres, taux qui a été payé sous protêt et que la compagnie a refusé de rembourser; et que, sur tous les envois de cette nature consignés depuis le 7 septembre 1907, époque à laquelle la plaignante a commencé à importer de l'huile brute de Stoy, et avant le 18 octobre, date spécifiée ci-dessus, la compagnie avait perçu le taux de cinquième classe publié, mais qu'elle a exigé depuis le supplément de 12½ centins par 100 livres sur ces premiers envois, exigence à laquelle la plaignante refuse de se soumettre.

La compagnie requérante a prétendu que la compagnie de chemin de fer avait violé l'ordonnance de la Commission du 6 juillet 1907, concernant les taux internationaux, laquelle contient la disposition suivante: "que dans le règlement des taux internationaux dont il s'agit, les remboursements sur les matières brutes expédiées des Etats-Unis au Canada ne seront point élevés aux dépens directs ou indirects des compagnies faisant affaires au Canada, en raison des changements permis ou prescrits dans les bases des taux de transport".

Décision du Commissaire en chef Mabee, le 19 mai 1909:—

Toutes les compagnies de chemin de fer sont tenues de fournir aux autres compagnies et aux particuliers des facilités raisonnables et convenables pour l'expédition, l'échange et la livraison des objets de commerce; et la loi déclare que, à la demande d'une compagnie quelconque ou de toute personne intéressée dans le transport d'entier parcours, dans la réception, l'expédition ou la livraison de marchandises expédiées en quantité suffisante pour charger un wagon, ces facilités de transport consistent à transporter le wagon et les marchandises y contenues à un taux uniforme pour l'entier parcours. (Article 317.)

Quand le transport doit s'effectuer d'un point quelconque des Etats-Unis à un endroit quelconque en Canada, sur un parcours direct possédé ou exploité par deux compagnies ou plus, soit canadiennes, soit étrangères, un tarif commun pour ce parcours devra être déposé au bureau de la Commission (article 336). Après que ce tarif a été déposé, les compagnies intéressées doivent prélever les taux spécifiés jusqu'à ce que le dit tarif soit remplacé ou rejeté par la Commission; et la dite Commission peut exiger d'être renseignée par la compagnie sur le chiffre de sa part perçue ou à percevoir, ou de celle de toute autre compagnie canadienne ou étrangère dans le ou dans les taux spécifiés au tarif commun déposé. (Article 338.)

Quand le transport s'effectue sur un parcours continu exploité en Canada par deux compagnies ou plus, les compagnies intéressées peuvent convenir, pour le trafic de cette ligne continue, d'un tarif commun, et la compagnie initiale doit déposer ce tarif au bureau de la Commission, et l'autre compagnie, ou les autres compagnies doivent signifier avec diligence à la Commission leur adhésion et leur consentement à ce tarif commun; et dans le cas où les compagnies ne peuvent convenir d'un tarif commun, la Commission, à la demande d'une compagnie ou d'un particulier qui désire faire des expéditions par cette ligne continue que la Commission juge raisonnable et praticable, ou par une partie de cette ligne, peut enjoindre à ces compagnies d'établir concurremment et de déposer un tarif commun acceptable par la Commission, ou peut par ordonnance déterminer la route à suivre, établir le ou les taux de transport, et la part afférente à chacune des compagnies intéressées. Quand les compagnies sont d'accord sur la route et les taux pour le parcours entier, mais ne peuvent s'entendre sur la répartition de ces taux, la Commission peut faire cette répartition entre elles (articles 333 et 334).

Toute classification de marchandises en usage aux Etats-Unis peut, sauf ordonnance de la Commission, être suivie par la compagnie pour le transport à destination ou en provenance des Etats-Unis (art. 321, paragraphe 4).

Les dispositions précitées de la loi des chemins de fer nous semblent celles qui régissent l'objet de la présente enquête provoquée par la compagnie plaignante dans le but de s'assurer quels sont les taux légaux de transport pour l'huile non raffinée, en wagons réservoirs, de Stoy, Ill., à Toronto, aux différentes dates qui seront mentionnées plus tard.

Stoy est une station sur l'*Indianapolis Southern Railroad;* et, le 19 décembre 1905, la compagnie de chemin de fer émit et fit tenir à la Commission un tarif commun (C. C. des C. No A—3) fixant à vingt centins le taux des marchandises de cinquième classe de Stoy à Toronto.

Avant le 1er janvier 1907, l'huile non raffinée n'était point classifiée, mais, à cette date, la classification officielle, qui plaçait l'huile non raffinée au rang des matières de cinquième classe, fut mise en vigueur. Cette classification en usage aux Etats-Unis a été adoptée et est encore suivie par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, en vertu des dispositions de l'article 321, paragraphe 4. Cependant, avant que cette classification ne vint en force, à la date ci-haut mentionnée, la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc émit et fit tenir à la Commission, le 30 novembre 1906, une protestation qui se lit comme suit:

"La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ne reconnaîtra point, en ce qui concerne le pétrole et ses produits expédiés d'un point quelconque des Etats-Unis à un point quelconque du Canada, les taux de classification fixés par la classification officielle N° 29 qui doit entrer en vigueur le 1er janvier 1907. Pour ces marchandises, les taux locaux ou spéciaux de la Compagnie du Grand-Tronc seront appliqués depuis la frontière ou points de jonction."

Le tarif (C.C.C. N° A-3) dont il est question ci-dessus, et qui a été déposé le 19 décembre 1908, pourvoyait à sa mise en force le 20 janvier 1907, et était basé sur la classification officielle signalée plus haut; et, selon cette classification, à partir de la mise en vigueur du tarif, l'huile non raffinée expédiée de Stoy à Toronto devait être transportée comme matière de cinquième classe au taux de vingt centins.

La première question qui se présente, c'est de déterminer si ce tarif, en tant qu'il concerne l'huile non raffinée destinée à différents points du Canada, pouvait prendre effet malgré la protestation à la classification déposée par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc. La loi ne contient aucune disposition relativement à la procédure suivie par le Grand-Tronc en déposant cette protestation, et nous sommes d'avis que cette démarche ne saurait infirmer la classification ni dans son entier, ni partiellement, et que la dite classification est devenu totalement effective à la date de sa mise en vigueur.

La compagnie de chemin de fer fit aussi tenir à la *Interstate Commerce Commission,* une protestation similaire contre cette classification, mais, quelque effet qu'ait pu avoir cette protestation aux Etats-Unis, nous pensons qu'elle ne saurait en avoir aucun au Canada. Il faut s'en tenir aux dispositions de la loi des chemins de fer.

Le tarif (C.C.C. N° A—3) déposé par la compagnie de chemin de fer dite *The Indianapolis Southern Railroad Company* était, conformément à l'article 336 de la loi des chemins de fer, un tarif commun pour un parcours continu de Stoy à Toronto. Considérant ensemble la classification et le tarif, en ce qui concerne le Canada, le taux légal établi serait de vingt centins, à moins que la protestation de la Compagnie du Grand-Tronc n'ait pour effet d'annuler la classification relativement à l'huile non raffinée lorsqu'elle est destinée à certains points du Canada; et comme il n'existe aucune disposition qui permette de faire cette démarche ou d'atteindre ce résultat, cette protestation ne saurait avoir d'effet. Toute autre interprétation conduirait à une confusion sans fin. Nous ne pouvons introduire ni suivre en ce pays la pratique établie aux Etats-Unis concernant les exceptions à la classification; cette pratique y est nécessaire parce que la *Interstate Commerce Commission* n'a point, en ce qui concerne les classifications, l'autorité

que le Parlement fédéral a conféré à la Commission des chemins de fer du Canada. Cette dernière a le pouvoir de prescrire ou d'autoriser toute classification qu'elle jugera à propos, et une fois autorisée, cette classification ne saurait varier sans l'approbation de la dite Commission. Le seul changement que l'on a voulu faire ici à la classification concerne le pétrole et ses produits, destinés à un point quelconque du Canada. La raison invoquée n'est point que les taux du tarif commun sont déraisonnables ou peu avantageux pour les défendeurs. On a admis que les taux locaux que l'on voudrait appliquer à la place des taux du tarif commun sont excessifs, et que l'on a voulu qu'ils le fussent. Les témoignages recueillis ont établi que ces taux ont été élevés ainsi dans le but d'empêcher l'importation de l'huile américaine. Cela est illégal, de sorte que cette démarche constitue un effort ayant pour objet d'employer un moyen que la loi des chemins de fer n'autorise point, pour amener un état de choses qui serait une violation flagrante de la dite loi.

On n'a fait aucune protestation contre la classification autre que celle qui concerne le transport de marchandises consignées à un point quelconque du Canada. On peut transporter l'huile de Windsor ou de Sarnia jusqu'à Buffalo par la voie du Grand-Tronc, aux taux du tarif et selon la classification susmentionnée, mais s'il s'agit des points intermédiaires situés au Canada, le long de la même voie, on cherche à imposer des taux de transport plus élevés, établissant ainsi une distinction au préjudice du consignataire canadien. On ne saurait permettre cela à moins que les défendeurs ne puissent invoquer les dispositions de la loi canadienne.

La Commission ne s'est jamais prévalue des dispositions du paragraphe 4 de l'article 321, et n'a rendu aucune ordonnance que ce soit, et c'est volontairement que les défendeurs ont adopté et appliquent encore les taux en question.

En vertu de ces mots, " en se conformant aux ordonnances de la commission ", la Commission des chemins de fer peut autoriser un changement dans la classification en ce qui concerne le transport des marchandises exportées aux États-Unis ou importées de ce pays, mais il faut que cette modification soit juste et raisonnable; et il nous semble qu'il serait injuste et déraisonnable d'autoriser le changement dont il s'agit uniquement parce que la compagnie en a notifié la Commission. Nous sommes d'avis que toutes les dispositions de l'article 321, paragraphes 2 et 3, s'appliquent à toute classification adoptée en vertu des dispositions du paragraphe 4.

La classification des marchandises transportées en usage aux Etats-Unis (paragraphe 4, de l'article 321) sur laquelle est basé ce tarif, était alors et est encore la classification officielle. L'exception déposée par les défendeurs ne touche en rien à cette classification dans son application aux Etats-Unis. Elle ne concerne que le pétrole et ses produits importés au Canada. Elle ne s'applique qu'au parcours depuis la frontière ou points de jonction. De sorte que l'admission de la réclamation des défendeurs aurait pour effet que le fait de déposer à Washington une exception concernant seulement le trafic canadien, suffirait pour changer cette classification, dans son application au Canada, soit que cette exception ait été ou non communiquée à cette Commission.

Au mois de juillet 1907, la compagnie demanderesse s'établit à Toronto et conclut avec des marchands d'huile non clarifiée de Stoy, des arrangements par contrat pour une période de plusieurs années.

Le président de la compagnie requérante a déclaré, dans sa déposition, qu'un représentant ou des représentants de la compagnie de chemin de fer dite *The Indianapolis Southern Railroad Company,* lui ont assuré qu'il y avait une cinquième classe de matières (classification officielle) pour laquelle les taux de transport sur parcours entier étaient de vingt centins, pour le pétrole, etc., de Stoy à Toronto. Il déclare aussi qu'on lui a remis un exemplaire du tarif de cette compagnie, B-58 (C.C.C. A—3), où la Compagnie du Grand-Tronc était représentée comme ayant donné son adhésion aux taux fixés pour l'entier parcours de Stoy à Toronto. La compagnie requérante commença à recevoir des marchandises vers le

1er septembre 1907. Le 18 septembre, le président de la même compagnie reçut de la compagnie dite *Illinois Central Railway,* qui avait acquis le contrôle de la Compagnie dite Indianapolis Southern Railroad Company, une communication se lisant comme suit:

> "Les directeurs du Grand-Tronc nous informent péremptoirement que nous devons annuler les taux de cinquième classe, vingt centins par cent livres, pour le transport de l'huile de Stoy à Toronto, et que les taux devront être dorénavant basés sur Détroit, savoir: quinze centins jusqu'à Détroit, et dix-sept centins et demi de Détroit à Toronto, soit un taux de trente-deux centins et demi pour l'entier parcours."

Du premier octobre au 5 novembre 1907, la compagnie requérante a reçu 15 wagons à Toronto. La Compagnie du Grand-Tronc avait réclamé un taux de trente-deux centins et demi pour ces wagons, mais lorsqu'on lui présenta le tarif de la *Indianapolis Southern Company* B-58 (C.C.C. No 3), elle réduisit le taux à vingt centins, et la compagnie requérante paya sur ce pied. Pour les wagons qui arrivèrent à Toronto après cette date, la Compagnie du Grand-Tronc exigea un taux de trente-deux centins et demi. La requérante offrit de payer le transport au taux de vingt centins, mais la compagnie du Grand-Tronc refusa de livrer ces wagons à moins que la requérante ne payât trente-deux centins et demi; et, un peu plus tard, elle fit tenir à la requérante une note de frais additionnels représentant douze centins et demi par cent livres pour les quinze premiers wagons. La compagnie requérante prétend que le taux légal est de vingt centins, et qu'on devrait lui rembourser la différence entre le taux de trente-deux centins et demi et celui de vingt centins, ainsi qu'une certaine indemnité qu'elle dût payer pour obtenir la livraison des wagons pour lesquels on avait exigé un taux de trente-deux centins et demi.

Le 7 novembre 1907, la *Indianapolis Southern Railroad Company* publia son tarif commun, venant en vigueur le 9 décembre (C.C.C. No A—7), dans le but d'atteindre certains centres canadiens, et nommant les défendeurs comme parties à ce tarif. La note à cet effet se lit comme suit: "Les taux ci-inclus ne s'appliquent point au transport du pétrole ni de ses produits expédiés au Canada". On peut présumer que l'on voulait essayer par là d'annuler le taux commun établi par le tarif de janvier 1907, puisque, le 3 décembre 1907, la compagnie de chemin de fer écrivait à la compagnie requérante comme suit:

> "Nous n'aurions point canceller les taux de cinquième classe si les lignes canadiennes ne nous avaient pas requis de le faire; et si le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien désiraient rétablir ces taux, nous y consentirions volontiers."

Les défendeurs n'ayant point protesté contre les faits exposés dans cette lettre, il est juste d'inférer que c'est à leur demande que l'on a voulu changer le taux pour l'entier parcours.

Nous croyons cependant que la déposition du dernier tarif n'a point eu l'effet qu'on lui a supposé; elle ne pourrait avoir cet effet sans ignorer l'article 338 de la loi, car, d'après cet article, lorsqu'un tarif commun a été enregistré devant la Commission, les seuls droits que l'on puisse prélever sont ceux qui y sont spécifiés "jusqu'à ce que le dit tarif soit *remplacé* ou *rejeté* par la Commission". Conséquemment, du moment qu'un tarif commun est déposé, à moins qu'il ne soit rejeté, il reste en force jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre tarif commun, et il n'appartient point au déposant d'en annuler l'effet en déposant un supplément déclarant que la somme des taux locaux sera substituée aux taux de l'entier parcours.

D'après la portée que nous nous voyons obligés de donner à ces articles, il nous semble que le seul taux légal, pour le transport en question, de Stoy à Toronto, est de vingt centins, depuis le commencement de l'année 1907. Nous comprenons parfaitement l'importance de cette interprétation de la loi qui affecte la classification

et la déposition d'un tarif commun par un voiturier étranger. Cette interprétation n'aura point pour effet de permettre à une ligne étrangère de déterminer les taux des lignes canadiennes sans leur consentement, ou d'imposer dans son entier une classification américaine aux lignes canadiennes qui en adoptent une partie, attendu que ces deux cas sont prévus.

D'abord, en ce qui concerne le tarif commun, si une ligne étrangère, sans l'approbation d'une ligne canadienne, dépose un tarif commun auquel cette dernière refuse d'adhérer, la compagnie canadienne n'a qu'à s'adresser à la Commission, en vertu de l'article 338, pour le faire rejeter, faut de quoi elle ne saurait prélever que les seuls taux spécifiés au tarif commun.

En ce qui concerne la classification: Si un voiturier canadien désire quelque modification ou changement à une classification en usage aux Etats-Unis, à cause de différence de circonstances existant au Canada, il peut s'adresser à la Commission, pour en obtenir, aux termes de l'article 321, paragraphe 4, une ordonnance concernant une classification raisonnable.

En tirant ces conclusions, nous n'oublions point l'argument avancé par M. Biggar, au nom des défendeurs, que la Commission n'a pas le pouvoir d'obliger le voiturier étranger à déposer un tarif commun. La différence que la loi établit entre le trafic sur des lignes exclusivement canadiennes, et celui qui venant des Etats-Unis est destiné à quelque endroit du Canada, est très marquée, et doit nécessairement l'être, car, naturellement, en ce qui concerne ce dernier trafic, le Parlement ne saurait conférer à la Commission aucun pouvoir sur le voiturier initial; mais cela ne saurait soulever aucune difficulté dans le cas présent, attendu que le voiturier initial s'est conformé aux dispositions de la loi des chemins de fer et a déposé un tarif commun, plaçant ainsi les compagnies canadiennes intéressées dans l'obligation de prendre les mesures indiquées ci-dessus. Nous n'oublions point non plus l'argument basé sur la note contenue dans le tarif C.C.C. N° A-3, c'est-à-dire, " réglé par la classification officielle et les exceptions ". M. Biggar prétend que cette note doit avoir pour effet d'informer les intéressés que les taux spécifiés à la page 209, tarif N° 806, ne doivent point s'appliquer aux points situés au Canada atteints par la ligne du Grand-Tronc. Nous ne pouvons voir comment cette note pourrait être interprétée dans ce sens, et il est certain que la *Indianapolis Southern Railroad Company,* dans la lettre citée plus haut, n'a point donné au tarif N° A-3 l'interprétation que l'on prétend lui donner ici.

L'argument tendant à établir que, vu que la loi des chemins de fer pour régulariser le commerce exige qu'une adhésion formelle soit signifiée par les compagnies intéressées dans les tarifs communs, et que la Compagnie du Grand-Tronc n'ayant point signifié à la *Interstate Commerce Commission* son adhésion à ce tarif, elle ne se trouve point liée, cet argument ne saurait être invoquée ici, attendu que la loi n'exige point cette adhésion, excepté en ce qui concerne le commerce intérieur, aux termes de l'article 333. Il est bon aussi de remarquer qu'aux Etats-Unis, la seule chose que l'on doive déposer, c'est " la preuve d'adhésion ou de consentement *qui peut être exigée par la Commission ou approuvée par elle* ". L'article 336 de la loi des chemins de fer, qui donne lieu à la difficulté présente, ne fait point mention d'adhésion, mais on ne saurait supposer qu'une compagnie de chemin de fer étrangère déposât un tarif commun mentionnant les noms des voituriers intéressés, sans avoir préalablement obtenu leur adhésion; et si cela arrivait, par inadventance ou autrement, il semble que, d'après notre loi, le voiturier dissident n'aurait d'autre ressource que de demander à la Commission de rejeter ce tarif.

On a prétendu, au nom des défendeurs, que la *Indianapolis Southern Railroad Company* doit seule être tenue responsable du présent imbroglio. Nous ne sommes point de cette opinion. Le 9 mars 1905, les défendeurs déposèrent au bureau de la Commission une adhésion générale à tous les tarifs communs qui pourraient être déposés alors ou plus tard par d'autres voituriers, au nombre desquels se trou-

verait la Compagnie du Grand-Tronc, à moins qu'avis contraire ne soit signifié à la Commission. Cependant, nous ne prétendons point que cette mesure s'applique à tout tarif commun déposé en conformité avec l'article 336, mais la déposition de cette adhésion générale pourrait fort bien être considérée comme une mesure commode prise par les voituriers intéressés pour leur éviter l'ennui de signifier leur adhésion à chaque tarif commun déposé en conformité avec l'article 333. Mais lorsque le transport des marchandises commença au tarif en question, les défendeurs eux-mêmes supposèrent que ce tarif était légalement en vigueur et avait été déposé, puisque, pour les quinze premiers wagons ils acceptèrent le taux de vingt centins par cent livres. On nous dit que ce fut là une erreur que l'on répara après l'avoir constatée. On ne nous dit point comment ni quand elle fut découverte. Le but de ces tarifs, c'est de permettre aux expéditeurs de s'assurer des taux légaux. Dans le cas présent, nous voyons la compagnie demanderesse faire des dépenses et conclure des contrats sur la foi de l'interprétation du tarif par le voiturier initial, le transport s'effectue d'après les conditions du tarif tel que compris, cette interprétation est virtuellement reconnue par le voiturier participant, qui maintenant voudrait en invoquer une autre absolument différente, de nature à léser et peut-être à ruiner l'industrie qui avait compté sur l'application du tarif publié par ces voituriers.

La détermination de ces tarifs et leur déposition se sont faites sans que la compagnie requérante y ait pris la moindre part, et cette compagnie ne saurait être tenue responsable des difficultés qui ont nécessité deux longues séances, deux opinions orales et écrites, et tout cela dans le but de faire déterminer la portée de tous les documents qui ont été déposés au bureau de cette Commission ou à celui de la *Interstate Commerce Commission* concernant ce sujet. Même si quelque doute subsistait encore, la décision devrait être rendue en faveur de la requérante, à qui l'on ne saurait absolument rien reprocher dans la circonstance, à moins que le fait d'avoir importé de l'huile non raffinée au Canada ne soit regardé comme un acte blâmable.

Nous trouvons que le taux légal exigible pour le transport en question était de vingt centins par cent livres, que ce taux est encore en vigueur, et que les défendeurs devraient pouvoir rembourser la différence entre cette somme et le montant perçu.

En terminant, il n'est que juste de dire que nous tenons les défendeurs absolument innocents d'avoir eu l'intention de causer du dommage ou de violer la loi; et la difficulté est venue du fait que, pour essayer d'établir qu'il n'y avait pas eu d'adhésion, on a eu recours à un stratagème non prévu par la loi des chemins de fer.

Décision de M. le Commissaire Mills, le 3 avril 1909.

Je déclare, très succinctement, qu'ayant commencé à rédiger un jugement dans le cas présent, je ne tardai point à me convaincre que je ne pouvais rien ajouter à l'exposé et aux recommandations que notre chef de la traction, James Hardwell, faisait dans son rapport du 5 août 1908, et dans son rapport supplémentaire en date du 28 novembre 1908. Je crois l'exposé des faits de M. Hardwell correct, son raisonnement solide et ses conclusions logiques et justes pour les parties intéressées.

Conséquemment, ma décision est que l'on fasse tenir aux demandeurs et à la compagnie de chemin de fer, une copie des rapports de M. Hardwell concernant le cas en question, et que deux ordonnances soient rendues conformément aux recommandations de M. Hardwell.

L'une de ces ordonnances prescrira à la Compagnie du Grand-Tronc de rembourser aux plaignants la différence entre les taux qu'ils ont payés et ceux qu'ils auraient payés si la dite compagnie n'avait pas fait retirer et annuler le tarif commun de transport au taux de 20 centins pour cent livres sur le pétrole et ses produits, de Stoy, Illinois, Etats-Unis, à Toronto, Canada.

La seconde, émise en conformité avec les dispositions de l'article 321 de la loi des chemins de fer, approuvera la classification officielle N° 33, telle qu'elle existe et telle qu'elle pourrait être modifiée par le comité de classification officielle de New-York, pour l'usage des compagnies de chemins de fer du Canada, sujette à l'autorité législative du Parlement du Canada, en ce qui concerne le transport de marchandises allant aux Etats-Unis d'Amérique ou venant de ce pays, sauf ordonnance de la Commission à l'effet contraire.

L'ordonnance de la Commission, en date du 19 mai 1909, conformément à la décision rendue, déclare que le taux légal exigible pour le transport des marchandises en question était de vingt centins par cent livres, taux spécifié au tarif commun de 5e classe, tel que publié et déposé au bureau de la Commission, et que ce taux est encore en vigueur; de plus, elle enjoint la Compagnie du Grand-Tronc à rembourser à la compagnie requérante la différence entre le dit taux de 20 centins par cent livres et le taux de 32½ centins par cent livres, exigé et perçu par elle.

Le Commissaire en chef suppléant et M. le Commissaire McLean partagent l'opinion du Commissaire en chef.

Par permission de la Commission, cette cause a été portée devant la Cour Suprême, qui en est actuellement saisie.

La "Construction Paving Company" contre la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Les requérants ont déclaré que, pour les fins des travaux de pavage en asphalte qu'ils exécutent; ils ont importé de grande quantité d'huile d'asphalte, que, depuis cinq ans, ils reçoivent de la *Gulf Refining Company,* dont le principal établissement et le point d'expédition sont situés à Philadelphie, Pensylvanie; et qu'ils ont souvent demandé aux compagnies de chemins de fer d'établir un tarif commun pour entier parcours, pour l'huile transportée en wagons-réservoirs. Les compagnies de chemin de fer ayant refusé de faire droit à cette demande, les requérants demandent à la Commission de rendre une ordonnance prescrivant aux dites compagnies d'établir, pour cette marchandise, un tarif sur parcours entier et de rembourser l'excédent des taux qui ont déjà été perçus, les requérants s'engageant à produire les reçus attestant la somme totale des droits de transport payés par eux à un taux excessif.

Décision du Commissaire en chef Mabee, le 20 mai 1909.

Les témoignages entendus n'ont point établi qu'il y eût spécifié dans un tarif commun quelconque déposé par la *Pennsylvania Railroad Company,* un tarif pour parcours entier de Philadelphie à Toronto, concernant l'huile. Depuis, nous avons appris que la *Pennsylvania Company* a déposé un tarif de cette nature, couvrant tous les points d'arrêt sur le Pacifique-Canadien, accordant à Toronto un tarif de 22 centins. L'huile rentre dans la 5ème classe de la classification officielle. Les défendeurs prirent plus tard les mêmes mesures que prit la Compagnie du Grand-Tronc d'après les témoignages entendus dans la cause de la *British American Oil Company* contre le Chemin de fer Grand-Tronc, mais, pour les raisons données dans cette dernière cause, nous sommes d'opinion que l'effet légal de ce qui a été fait dans ce cas-ci, est d'établir un tarif de 22 centins, et que c'était là le seul tarif légal en vigueur lorsque cette huile a été transportée. Il devrait donc y avoir une ordonnance rendue à l'effet d'attester que le tarif de 22 centins est le tarif établi légalement, et d'autoriser les défendeurs à rembourser la différence entre 22 centins et le taux perçu sur les transports en question.

Le Commissaire en chef suppléant et M. le Commissaire McLean partagent l'opinion du Commissaire en chef.

Re ORDONNANCE GÉNÉRALE CONCERNANT UN TARIF COMMUN POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS CONTRE LA SOMME DES TARIFS LOCAUX.

Cette question fut soulevée à l'occasion de l'étude d'une ordonnance projetée au sujet de tarifs communs pour le transport des marchandises et des voyageurs, lorsque la somme des taux partiels excède celle des taux perçus pour le même transport par plusieurs compagnies agissant séparément ou conjointement, pour entier parcours entre le point de départ et le point d'arrivée.

Les faits se trouvent exposés tout au long dans la décision rendue par le commissaire McLean.

Décision rendue par M. le Commissaire McLean, le 28 mai 1909.

On s'est plaint que, en plusieurs circonstances, des compagnies de chemin de fer aient perçu, pour transport continu de marchandises, sur des chemins de fer soumis à l'autorité de la Commission, des taux plus élevés que ceux que l'on aurait pu obtenir s'il y avait eu entente entre les diverses compagnies pour établir un tarif commun.

Dans plusieurs cas, des compagnies de chemins de fer ont admis que rien ne justifie cet état de choses qui semble anormal, car elles ont déclaré consentir à rembourser la différence entre le tarif commun et la somme totale des taux perçus pour le parcours entier.

Dans l'intention des auteurs de la loi des chemins de fer, c'est un principe fondamental que, lorsqu'un tarif, soit commun, soit limité à certains points d'une ligne de chemin de fer, est entré en vigueur conformément aux dispositions de la loi des chemins de fer, ce tarif est le seul tarif légal pour le transport des marchandises spécifiées et entre les points déterminés. Cette mesure ne s'applique point seulement au Canada. En 1905, la *Interstate Commerce Commission*, qui dût traiter cette question qui nous occupe actuellement, en vint à la même conclusion.

Bien que les dispositions de la loi canadienne des chemins de fer diffèrent sous plus d'un rapport de celles de la loi réglementant le commerce, et bien que les décisions de la Commission instituée en vertu de cette loi ne soient point, tant s'en faut, applicables au Canada dans toute leur portée, il est clair que, quand un corps quelconque s'est occupé de questions identiques à celles qui viennent devant la Commission, les décisions et l'expérience de ce corps méritent une sérieuse attention. Avant 1905, il fut d'usage à plusieurs reprises aux Etats-Unis, de déclarer dans un tarif quelconque contenant des taux pour parcours continu que, lorsque la somme des tarifs locaux serait moins élevée, ces tarifs locaux seraient acceptés. Ce fut comme résultat des désavantages provenant de cet arrangement que la décision de la *Interstate Commerce Commission* concernant l'unique tarif légal dont on a parlé ci-dessus fut rendue en 1906.

On a avancé que cette mesure, qui a soulevé des objections aux Etats-Unis, pourrait bien être employée au Canada pour empêcher que l'expéditeur ne soit obligé à payer un tarif continu plus élevé que la somme des tarifs locaux. Bien que cette mesure semble devoir résoudre la difficulté présente, elle est de nature à en créer d'autres et de plus sérieuses. On voit naturellement que cette disposition d'après laquelle la somme totale des tarifs locaux se substitue, en temps et lieux, à un tarif continu plus élevé, dépend des conditions du trafic et non d'une simple concession de la part des chemins de fer; car l'expéditeur peut, s'il le désire, profiter des tarifs locaux en expédiant ses marchandises jusqu'à un point de jonction, et de là à un autre point jusqu'à destination. Ce moyen entraîne des délais et des incommodités; mais, si les délais et le travail nécessaires ne sont pas trop considérables, les marchandises peuvent être transportées dans ces conditions; en tous cas, cette mesure pourrait être mise en pratique en ce qui concerne le transport des

voyageurs. En pratique la commodité d'un voyage continu est si appréciée qu'un tel arrangement aurait ici beaucoup moins d'importance.

Il faut étudier la question en ce qu'elle touche à l'intention de la loi des chemins de fer. Un expéditeur dont les affaires sont considérables est plus en mesure de découvrir des combinaisons plus économiques que le tarif officiel pour parcours entier. L'expéditeur dont les affaires sont peu étendues pourrait plaider ignorance et réclamer une indemnité. Dans ces conditions, il est absolument essentiel que tout le monde puisse prendre connaissance du tarif réel de transport résultant des taux locaux aussi bien que du tarif pour entier parcours. Sans cela, il y aurait une anomalie consistant dans l'existence de deux tarifs légaux pour le même trafic, l'un pour entier parcours publié légalement, l'autre, d'une nature demi-privée, résultant de la combinaison des tarifs locaux. Cet état de choses serait absolument opposé à l'intention et au but de la loi des chemins de fer. S'il y a lieu d'adopter une mesure de cette nature, il faut que, dans chaque cas, elle soit approuvée par la Commission. Le fait de l'inscription de cette mesure suffira à la faire connaître aux expéditeurs en général.

Nous ne saurions employer ici le système que suit la *Interstate Commerce Commission* en accordant, dans certains cas, une indemnité basée sur la différence entre le tarif commun reconnu excessif et la somme totale minimum des tarifs locaux, car nous n'avons pas le droit d'accorder une indemnité. Lorsqu'un tarif est venu légalement en vigueur, notre décision ne saurait avoir un effet rétroactif. En adoptant cette mesure législative, le Parlement a dû voir certains dangers à permettre l'octroi d'indemnités, et il ne nous appartient point de chercher à étendre notre autorité par des moyens qui auraient pour effet de suppléer au pouvoir qui nous est refusé d'octroyer des indemnités.

Le texte de l'ordonnance porte:—

(*a*) qu'à l'avenir, les tarifs communs plus élevés que la somme des tarifs locaux ne pourront être déposés.

(*b*) que les tarifs communs actuellement en vigueur seront rejetés s'ils sont plus élevés que la somme des tarifs locaux.

Pour ce qui est de la disposition (*a*), c'est un moyen détourné de disposer par anticipation de la question de compensation. La disposition (*b*) résout indirectement la question de compensation. En effet, s'il était prouvé que le tarif publié est plus élevé que la somme des tarifs locaux, il devrait y avoir remboursement de la différence.

Dans le cas des deux paragraphes (*a*) et (*b*), on doit reconnaître qu'il est virtuellement impossible aux membres de la Commission de compulser tous les tarifs déposés pour s'assurer s'ils sont plus élevés ou non que les tarifs locaux. Dans la pratique la question devrait être étudiée comme résultat d'une plainte portée régulièrement.

De plus, il faut admettre que, quand au moyen d'une nouvelle combinaison, on a obtenu des taux moins élevés que le tarif publié, ces nouveaux taux deviennent légalement en vigueur pour entier parcours. Lorsque cette combinaison dépend d'un taux de convenance ou d'urgence, il est clair que le tarif pour parcours entier qui en résulte doit cesser lorsque cette occasion de convenance ou d'urgence sera passée. Il en résulterait donc des tarifs instables. On doit reconnaître qu'il est de l'intérêt du public que les tarifs soient stables.

La disposition du projet d'ordonnance portant que les tarifs en question seront rejetés me semble étendre indûment la discrétion qui nous est conférée par l'article 323 de la loi des chemins de fer. Cet article donne à la Commission le droit de

"rejeter tout tarif ou toute partie de tarif qu'elle considère injuste ou déraisonnable."

Cela semble conférer à la Commission une autorité sans limite pour agir comme elle l'entendra afin d'atteindre son but.

Mais, lorsqu'il s'agit de juger si un tarif est déraisonnable ou non, il y a là une question de fait dont il faut tenir compte, et l'on ne saurait prétendre que la Commission peut décider définitivement qu'un tarif est déraisonnable sur de simples présomptions. Il est impossible de déterminer si un tarif est déraisonnable sans considérer les conditions spéciales où il est établi. Quand la Commission agit d'elle-même, elle doit appliquer le même procédé qu'elle emploierait si quelqu'un se plaignait qu'un tarif quelconque est déraisonnable. Pour décider de l'équité d'un tarif, il faut se baser sur des faits et non sur une simple présomption. Quand il est prouvé que le tarif commun est plus élevé que la somme des tarifs locaux, ce tarif commun semble déraisonnable à première vue. Mais on ne saurait établir d'une manière décisive qu'un tarif est raisonnable ou qu'il ne l'est pas avant que les témoignages aient été entendus. On ne saurait mesurer l'équité à la verge.

La question des tarifs des voyageurs ne présente pas les mêmes difficultés pratiques que les tarifs de marchandises. Par examp le, la Compagnie du Michigan-Central nous assure que ses tarifs communs de voyageurs au Canada sont en général établis d'après la somme des tarifs locaux, excepté là où il existe une ligne courte ou, dans quelques cas, des tarifs arbitraires qui rendent le tarif commun moins élevé que les tarifs combinés. C'est ainsi que sont établis les tarifs communs pour le transport des voyageurs. Sous ce rapport, je ne vois point la raison d'être de la mesure proposée dans l'ordonnance projetée.

Au cours des témoignages qui ont été rendus, on a parlé des conditions actuelles des tarifs spéciaux. Là où existent ces tarifs spéciaux, on a quelquefois fixé les taux pour des points plus éloignés en ajoutant les taux locaux et parfois un taux arbitraire au tarif spécial

Dans le cas des *Canadian Canners,* la Commission, considérant qu'en ajoutant à un tarif spécial le tarif local jusqu'au point de destination on obtenait des taux moins élevés que le tarif officiel pour entier parcours, décida que l'expéditeur devait pouvoir bénéficier de ce tarif réduit qui devenait légal, et qu'il y avait lieu de lui rembourser la différence. Il est évident qu'il s'agit là d'une décision rendue après enquête sur des faits spéciaux concernant un cas spécial. Cependant, l'ordonnance en ferait une règle générale en établissant que, partout et chaque fois que se produirait cet état de choses le tarif officiel pour entier parcours étant plus élevé, cesserait d'exister *ipso facto.* Je ne crois point qu'il soit juste de rendre une telle décision avant de procéder à une enquête dans chaque cas. Les taux spéciaux sont généralement établis pour rencontrer des conditions spéciales dues à la quantité du trafic, à la concurrence, etc. Pour ma part, je ne puis admettre avant enquête que l'on se base sur l'existence d'un taux spécial de transport entre deux points donnés pour juger du degré d'équité d'un tarif pour entier parcours jusqu'à un point plus éloigné. On devrait laisser les compagnies de chemins de fer libres d'agir à leur gré, toujours avec l'obligation de faire droit à toute plainte concernant les taux pour une plus longue distance.

Si dans la pratique la compagnie de chemin de fer juge à propos d'étendre le privilège des taux spéciaux en y ajoutant les taux locaux ou des taux arbitraires pour un point plus éloigné, elle en a le droit, en se conformant aux dispositions et aux prohibitions de la loi des chemins de fer. De la part de la Commission, décider, sur une simple présomption, que cette combinaison servira de base pour déterminer le degré d'équité d'un tarif pour entier parcours, ce serait intervenir dans la concession des taux spéciaux.

Les témoignages entendus au cours de l'audition de la cause suffisent à démontrer que la mesure proposée par l'ordonnance aurait pour effet de rendre instables les bases actuelles des taux. Il est permis de douter que cette mesure soit dans l'intérêt du public.

Considérée comme mesure réglementaire, cette disposition établissant que le tarif commun ne devra pas excéder la somme des taux locaux n'aurait point, selon moi, un bien grand effet pour la Commission. Comme on l'a dit au cours des témoignages, les compagnies de chemins de fer pourraient toujours éluder les effets de l'ordonnance en élevant les tarifs locaux. Dans ce cas, la Commission ne serait pas plus avancée, puisqu'elle se verrait dans la nécessité de s'assurer, dans chaque cas, si les taux locaux sont raisonnables ou non. La Commission ne saurait se dépouiller de l'obligation que lui impose l'autorité dont elle est revêtue pour s'enquérir des causes et des conséquences des combinaisons des tarifs locaux, afin de déterminer si les taux ainsi formés sont raisonnables ou non. Cela étant, pourquoi ne pas admettre que la question de décider si un tarif est raisonnable ou non doit être l'objet d'une enquête dans chaque cas particulier, et non celui d'une ordonnance générale.

Lorsqu'un tarif commun est réellement plus élevé que la somme des taux locaux, le fait qu'il existe un service sur entier parcours distinct de deux tarifs locaux ou plus, fait naître la présomption que ce tarif commun est déraisonnable.

Il suffit, selon moi, de déclarer que le fait d'appliquer un tarif commun plus élevé que la somme des tarifs locaux est, *prima facie,* une mesure déraisonnable et caractéristique, et que la ou les compagnies de chemins de fer intéressées sont responsables des plaintes individuelles qui peuvent en résulter.

La discussion qui a eu lieu a suffi pour éclairer la Commission sur les conséquences de cette mesure et lui faire décider qu'l n'est ni opportun ni nécessaire que l'ordonnance projetée soit rendue.

Le commissaire en chef et le commissaire en chef suppléant ont donné leur assentiment à ces conclusions.

La Chambre de Commerce de Dawson contre la "White Pass and Yukon Railway Company", et autres.

Cette plainte a été portée par la Chambre de Commerce de Dawson contre les compagnies de transport du Yukon Supérieur connues et faisant affaires sous le nom de la *White Pass and Yukon Route.* La Chambre de Commerce se plaint que ces compagnies, abusant du monopole dont elles jouissent, imposent des taux déraisonnables et exorbitants pour le transport des marchandises et des voyageurs, au grand détriment du Territoire du Yukon où elles retardent ainsi le développement de cette grande industrie, l'exploitation des mines.

Décision du Commissaire en chef Mabee, en date du 14 juin 1909.

La question dont il s'agit a été soulevée à propos d'une plainte portée par la Chambre de Commerce de Dawson contre les compagnies de transport du Yukon Supérieur connues et faisant affaires sous le nom de *White Pass and Yukon Route.* Plusieurs raisons ont empêché la Commission de s'occuper plus tôt de cette plainte. Les preuves ayant été produites devant la Commission telle que constituée en 1905, et les défendeurs ayant contesté sa juridiction, le cas n'a été discuté que le 10 et le 11 juin courant; et, bien que la discussion ait embrassé la question de l'équité des taux perçus en même temps que celle de juridiction, nous croyons qu'il vaut mieux pour le moment nous en tenir à cette dernière. Jusqu'ici, la "Route ou le "Système" dont on se plaint n'a pas reconnu la juridiction de la Commission des Chemins de fer et n'a point déposé de tarifs; de sorte que, la Commission ne connaît les échelles de taux que par celles qui ont été produites comme preuves aux cours de cette enquête. Le premier point qu'il s'agit de décider, c'est de savoir si ces tarifs devraient être déposés en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, et si la Commission a le droit d'ordonner qu'ils le soient. Les transports par les voies terrestres et fluviales dont il s'agit, entre Skagway et Dawson, se font comme suit:—

Une compagnie de chemin de fer, connue sous le nom de *Pacific and Arctic,* fut constituée en corporation selon la loi de la Virginie-Ouest, avec le droit, dit-on, de construire une voie ferrée partant de Skagway, traversant l'Alaska, et atteignant un point de la Colombie-Britannique. La *British Columbia Yukon Railway* fut constituée en corporation le 8 mai 1897, par une loi, chap. 49, des statuts de la Colombie-Britannique, avec l'autorisation de construire, d'équiper, d'entretenir et d'exploiter une voie ferrée partant d'un point de la Colombie-Britannique situé entre le 134e et le 136e degré de longitude, à ou vers la tête du canal de Lynn, et de là s'étendant jusqu'à la frontière nord de la Colombie-Britannique. La *British Yukon Company* fut constituée en corporation par les articles 60 et 61 Vic., chap. 89 (Dominion), avec le droit de tracer, d'établir et d'exploiter un chemin de fer partant d'un point situé dans la Colombie-Britannique, ou dans les territoires du Nord-Ouest, près de la frontière au nord ou à l'ouest de la Colombie-Britannique, entre le 134e et le 136e degré de longitude ouest, près de la tête du canal Lynn, ou de quelque point situé dans la direction nord-est depuis la tête du canal, à travers White-Pass, vers le nord et vers l'ouest, jusqu'à Selkirk. Elle avait aussi le droit de transport et d'expédition dans la Colombie-Britannique. L'article 17 stipulait que la loi des chemins de fer et la loi spéciale s'appliqueraient conjointement. En 1901, la *British Yukon Navigation Company* fut constituée en corporation par des lettres patentes sous l'autorité de la loi de la Colombie-Britannique, et obtint le droit d'employer des bâtiments sur la rivière Yukon. La *White Pass and Yukon Railway Company* fut constituée en corporation en Angleterre, par lettres patentes, et détient toutes les actions et obligations des quatre compagnies mentionnées ci-dessus, excepté, dit-on, un minimum d'actions suffisant pour permettre aux directeurs des quatre compagnies d'agir comme tels, bien que les rapports annuels de la compagnie détentrice déclarent à plusieurs reprises qu'elle détient toutes les actions des autres compagnies, et que la dite compagnie élit, par procuration, les directeurs des quatre compagnies. M. S. H. Graves en est le président, mais le personnel du bureau de direction n'est pas le même pour toutes. Une compagnie d'entrepreneurs a établi les voies terrestres d'après un contrat passé avec les trois compagnies de chemins de fer et la *White Pass Company,* mais, en traitant la question de juridiction, il n'est pas nécessaire d'étudier en détail l'histoire de la construction de la route. L'exploitation de cette route, de Skagway à Dawson, est unique. Les mêmes locomotives, les mêmes wagons et le même personnel, soumis à la même direction, effectuent tous les transports de Skagway à White-Horse, où tout est transféré sur les bâtiments exploités par une compagnie dont les obligations sont aux mains des mêmes personnes qui détiennent les actions et les obligations des lignes de chemin de fer ainsi que les actions de la compagnie de navigation. L'administration est la même que celle des lignes de chemins de fer; les recettes des quatre parties de la route, supposées séparées, vont dans la même caisse, qui paie les frais d'exploitation pour le parcours entier; et la balance totale est remise à la *White Pass Company,* qui, après en avoir prélevé la somme nécessaire pour lui permettre de faire face à ses obligations, partage l'excédent entre ses actionnaires. Les lignes de chemin de fer ont été établies et munies de leur matériel d'exploitation par une compagnie d'entrepreneurs qui a reçu en retour toutes les actions et obligations des premières compagnies; et cette convention a été remplie, la compagnie contractante ayant transféré ces valeurs à la *White Pass Company.* Cette transaction n'est mentionnée ici que pour pouvoir traiter au besoin la question du matériel d'exploitation des compagnies de chemins de fer. Il semblerait que ce matériel dût appartenir soit à la *White Pass Railway Company,* soit en commun aux trois compagnies locales de chemin de fer, une partie des actions et obligations de chacune allant à la *White Pass Railway Company,* par l'intermédiaire de la compagnie contractante en payement du matériel d'exploitation. En tous cas, le matériel semble n'appartenir qu'à un seul propriétaire lorsqu'il s'agit des locomotives

et wagons employés sur une partie quelconque du parcours, soit en Alaska, soit dans la Colombie-Britannique ou dans le Territoire du Yukon. Lorsqu'il a été question du rapport de la *British Yukon Railway Company*, une compagnie de chemin de fer a reconnu relever de la Commission et du ministre des Chemins de fer. Pour l'année finissant le 20 juin 1905, il appert que cette compagnie a déclaré exploiter 32 milles de voie ferrée dans la Colombie-Britannique et 58 milles dans le Territoire du Yukon, et qu'elle (la *British Yukon Railway*) opérait une jonction avec la compagnie *Pacific and Arctic;* parlant alors du matériel que cette compagnie possédait (voir pages 15 et 17 du rapport), elle en fait l'énumération, qui semble inclure tout le matériel roulant contenu dans la *liste du matériel,* page 9, du rapport de la *White Pass and Yukon Railway Company,* du 30 juin 1905. Or, si les états contenus dans ce rapport au gouvernement sont exacts, les parties formant cette association, qui tient du Parlement du Canada son existence légale comme corporation, prétendaient alors être les propriétaires de tout le matériel roulant du système entier, et exploitaient toute l'étendue de la voie ferrée située au Canada. Il faut observer aussi que sa charte lui conférait le droit d'établir et d'exploiter des lignes de chemin de fer dans la Colombie-Britannique.

Il est évident, d'après les conventions de transport, la manière d'opérer, la division arbitraire des recettes pour des fins de comptabilité, l'élection de directeurs et la nomination d'agents, que, depuis le début, il n'y a jamais eu d'autre tarif qu'un tarif pour entier parcours de Skagway à Dawson. Tout le démontre, prenons une résolution adoptée le 15 juin 1900:

> Attendu que la *P. & A. Railway Comnany,* la *British Yukon Railway Company* et la *British Yukon Transportation Company,* dans le but de faciliter le transport commun pour entier parcours sur leurs lignes respectives, se sont entendues jusqu'ici pour établir conjointement un tarif commun de transport et former ainsi une association connue du public sous le nom de la *White Pass & Yukon Route*; attendu que pour la commodité de la tenue des livres et de la comptabilité, les livres et comptes de banque ont été tenus jusqu'ici au nom de la *White Pass & Yukon Route,* et que ce système a été trouvé satisfaisant et commode, en conséquence, il est résolu que ce système de tenir les livres et les comptes de banque soit et est ratifié, adopté et approuvé. Je n'oublie point qu'à cette date,les droits concernant le fleuve n'avaient point été obtenus: mais il existe des résolutions similaires adoptées ultérieurement à l'octroi de ces droits. Prenons le procès-verbal de l'assemblée du 24 juin 1902. A cette date fut adoptée une résolution autorisant une nouvelle entente concernant les recettes de transport des lignes des trois compagnies déjà nommées et de la *British Yukon Navigation Company.* Aux termes de cette entente les revenus bruts du transport sur parcours entier devaient être appliqués d'abord au payement des frais d'exploitation et autres dépenses des quatre compagnies; en second lieu, à payer les intérêts de la dette des quatre compagnies garantie par obligations, en tant que les revenus locaux des compagnies seraient insuffisants pour faire face aux dépenses courantes et aux intérêts garantis; enfin le reste des revenus du transport sur entier parcours est partagé entre les compagnies dans les proportions suivantes:
>
> 30 pour 100 à la *P. & A. Ry. Co'y.*
> 10 pour 100 à la *B. C. Ry. Co'y.*
> 25 pour 100 à la *B. Y. Ry. Co'y.*
> 35 pour 100 à la *B. Y. Nav. Co'y.*
>
> Cette entente établissait aussi que les dépenses d'exploitation du parcours entier sur la ligne de chemin de fer de Skagway à White-Horse seraient divisées comme suit:
>
> 54 pour 100 à la *P. & A. Ry. Co'y.*
> 14 pour 100 à la *B. C. Ry. Co'y.*
> 32 pour 100 à la *B. Y. Ry. Co'y.*

En outre que, en ce qui concerne le transport de marchandises d'un point quelconque situé sur son propre parcours, ou y passant en destination d'un lieu situé sur une autre ligne, chaque compagnie aurait seule le droit de déterminer le temps, les taux et toute autre condition se rapportant à un contrat de transport, et que les autres compagnies sur les lignes desquelles pourrait s'opérer ce transport seraient tenues de reconnaître les taux et conditions de la compagnie initiale.

La voie a été et est encore exploitée comme parcours continu sous une seule administration, et M. Graves répartit arbitrairement, entre chacune des compagnies intéressées, un pourcentage des revenus. Il se peut, en ce qui concerne les créditeurs, qu'il y ait lieu de maintenir ces différentes entités, mais, pour les fins de cette enquête, il est évident que c'est la compagnie anglaise qui, de fait, possède et exploite cette voie de transport de Skagway à Dawson, bien que l'on ait prétendu que cette compagnie ne soit qu'une corporation propriétaire n'ayant le droit ni d'établir, ni d'exploiter, mais elle exploite virtuellement, car, que la compagnie anglaise élise tous les directeurs des quatre autres compagnies qui, à leur tour, nomment une administration commune, ou que la compagnie anglaise nomme elle-même l'administration commune, cela ne revient-il pas absolument au même? La compagnie anglaise est le seul créditeur des quatre autres, et chacune d'elles lui est responsable pour les dettes des autres, ou pourrait au moins en être tenue responsable aux termes du paragraphe contenu dans la résolution du 24 juin 1902, concernant l'intérêt garanti par obligations, lorsque les revenus de la compagnie individuelle sont insuffisants; mais, quoiqu'il en soit, il s'agit ici de déterminer si les faits ci-dessus relèvent de la Commission. On a dit que la presque totalité du trafic allant à White-Horse et à divers endroits en aval situés *au-dessous* venait des ports du détroit de Puget, et que les compagnies de navigation qui font le transport jusqu'à Skagway se sont entendues avec les défendeurs pour établir un tarif commun sur entier parcours des endroits situés sur le détroit de Puget jusqu'à White-Horse et en aval; cette entente établit de la part des taux de transport qui revient à la compagnie de navigation qui opère le transport jusqu'à Skagway, et celle qui revient aux défendeurs, et les tarifs publiés par ces derniers et produits devant la Commission sont établis pour les endroits situés sur le détroit de Puget, de sorte que la part afférente à la compagnie de navigation y est incluse. On ne prétend point que les défendeurs soient pécuniairement intéressés dans les compagnies de navigation qui font les transports jusqu'à Skagway: ces compagnies sont indépendantes, et la Commission n'a point à s'en occuper ici, même si elles relèvent de sa juridiction; il ne s'agit point non plus d'une demande ayant pour but d'obtenir des taux sur entier parcours d'endroits canadiens par voie de Skagway à destination d'endroits canadiens. Les défendeurs reçoivent à Skagway des effets de transport en destination de White-Horse; jusqu'où s'étend la juridiction de la Commission si elle existe? Les défendeurs reçoivent à Skagway des effets de transport en destination de Dawson; jusqu'où s'étend la juridiction de la Commission si elle existe?

L'article 336 stipule que, quand le transport doit s'effectuer d'un endroit quelconque en pays étranger à un endroit quelconque du Canada sur parcours continu exploité par deux compagnies ou plus, canadiennes ou étrangères, les diverses compagnies doivent déposer au bureau de la Commission un tarif commun pour ce transport continu. Or, Skagway est un endroit en pays étranger, White-Horse est au Canada; un parcours continu est établi depuis longtemps entre ces deux endroits; et, que cette ligne soit exploitée par deux compagnies ou plus, l'article de la loi stipule qu'un tarif commun pour transport continu doit être déposé. Aucun ne l'a été, et l'on prétend que la Commission n'a pas le droit de l'exiger. La *British Yukon Railway Company* est dans la juridiction du Parlement du Canada, et le paragraphe (b) de l'article 8 déclare que tout chemin de fer dont la construc-

tion ou l'exploitation est autorisée par la loi d'une province quelconque, sera, en ce qui concerne le transport continu, lorsque cette ligne se relie à une ligne soumise à l'autorité du Parlement, soumise à la loi des chemins de fer. Conséquemment, le transport continu passant sur une partie de ce parcours continu dans la Colombie-Britannique, est soumis à la loi des chemins de fer. De plus, si l'on peut se baser sur les rapports de la *British Yukon Railway Company,* cette compagnie a exploité et exploite encore la section de la Colombie-Britannique; et le paragraphe 21 de l'article 2 définit que par "chemin de fer" on entend tout chemin de fer appartenant à une compagnie autorisée à "établir ou exploiter". La *British Yukon Railway Company* a le droit "d'exploiter" la partie du parcours située dans la Colombie-Britannique, de sorte que, à quelque point de vue que l'on se place, on ne saurait soutenir que cette compagnie de chemin de fer ne peut pas être obligée à déposer un tarif commun pour le parcours continu de Skagway à White-Horse. Les conventions existantes suffisent pour déposer ce tarif, mais si cette déposition exigeait des arrangements supplémentaires, je suis d'avis que l'on devrait mettre la *White Pass Railway Company* en demeure de s'entendre à cette fin avec la *Pacific and Arctic Railway Company*; ou bien, la Commission pourrait même enjoindre à la *Pacific and Arctic Railway Company* d'adhérer à ce tarif commun. La modification à la loi des chemins de fer, adoptée à la dernière session, étend l'application de cette loi à toute compagnie de chemin de fer constituée en corporation ailleurs qu'au Canada, possédant, dirigeant, exploitant ou faisant circuler des trains ou autre matériel roulant sur une ou plusieurs lignes ferrées quelconques au Canada possédées, dirigées, louées ou exploitées par une ou plusieurs compagnies, soit que le droit de propriété, de direction ou d'exploitation ait été acquis par achat, bail, marché, intérêt prépondérant ou par tout autre moyen, ainsi qu'à toutes et à chacune des compagnies de chemin de fer exploitant ou faisant circuler des trains d'un endroit quelconque du Canada.

On a avancé que cet article ne pouvait s'appliquer à la *White Pass Railway Company*, attendu qu'elle n'avait pas le droit d'établir ou d'exploiter un chemin de fer au Canada; mais comme elle possède toutes les actions des deux chemins de fer constitués en corporation au Canada elle doit nécessairement avoir la direction des lignes de ces deux compagnies canadiennes, et qu'elle les exploite directement ou par l'intermédiaire de directeurs locaux qu'elle élit et sur lesquels elle a autorité. c'est absolument la même chose. Il importe peu qu'elle ait ou non le droit d' "établir" des voies ferrées, et l'amendement de 1909 n'exige point qu'elle ait le droit d'"exploiter", il étend les effets de la loi à toutes les compagnies de chemin de fer constituées en corporation au Canada ou ailleurs, qui y exploitent une ligne soit par la possession d'intérêt prépondérant soit par tout autre moyen.

Passons maintenant à la *Pacific and Arctic Railway Company.* En supposant qu'il soit établi que la section de la ligne située en Alaska est exploitée par cette compagnie, l'article 336 stipule que le transport effectué par elle de Skagway au Canada doit se faire d'après un tarif commun déposé au bureau de la Commission; il est du devoir de cette compagnie de déposer ce tarif ou au moins de consentir à l'établissement du dit tarif; et si le Parlement a imposé ce devoir à une compagnie étrangère effectuant des transports internationaux, pourquoi la Commission ne requérerait-elle pas, par ordonnance, l'accomplissement de cette obligation? La Commission n'a point d'alternative et ne peut requérir les voituriers d'observer les dispositions de la loi. On a avancé qu'il n'y avait aucun moyen de faire exécuter une ordonnance de cette nature, mais on ne saurait présupposer que les ordres de la Commission ne seront pas suivis, et il sera temps de considérer les moyens d'en assurer l'exécution lorsque la nécessité s'en fera sentir.

Pour ce qui est du trafic expédié de Skagway en destination de Dawson, le paragraphe 3 de l'article 333 stipule que "si cette compagnie possède, affrête, emploie, entretient ou exploite, ou a traité avec d'autres pour employer, entretenir ou

exploiter des bâtiments pour les transports par mer ou sur les eaux de l'intérieur, entre des endroits ou des ports du Canada, et si ce bâtiment effectue des transports entre un port du Canada qu'il atteint et un autre port du Canada que touche le chemin de fer d'une autre compagnie, le bâtiment et le chemin de fer de l'une et de l'autre des compagnies seront censés constituer une ligne continue en Canada, aux termes du présent article; mais comme l'article lui-même n'a trait qu'au trafic passant sur un parcours continu en Canada, il est évident qu'on ne peut l'appliquer au trafic livré aux défendeurs à Skagway, et il semble que ce trafic en destination de Dawson et autres endroits du fleuve desservis par les bâtiments des défendeurs, ne soit point du ressort de la Commission.

L'article 335 stipule que "quand le transport doit s'effectuer sur un parcours entier d'un endroit à un autre du Canada, par pays étrangers, ou d'un endroit du Canada à un pays étranger, et que ce parcours se fait par deux compagnies ou plus, canadiennes ou étrangères, les diverses compagnies doivent déposer au bureau de la Commission un tarif commun pour ce tarif continu"; et le paragraphe 2 de l'article 338 établit que "la Commission peut exiger d'être renseignée par la compagnie sur le chiffre de sa part perçue ou à percevoir, ou de celle de toute autre compagnie canadienne ou étrangère dans le ou dans les taux spécifiés au tarif commun déposé".

Il s'en suit donc que la Commission a autorité sur les taux que cette compagnie ou ces compagnies peuvent avoir le droit d'imposer sur le transport continu de trafic reçu à Skagway et destiné à White-Horse ou à tout autre point intermédiaire sur la voie ferrée entre la frontière internationale qui sépare l'Alaska de la Colombie-Britannique et White-Horse, et aussi sur le transport continu du trafic reçu à un point quelconque sur la ligne entre White-Horse et la dite frontière internationale en destination de Skagway.

On a fait entendre de nombreux témoignages et compilé quantité de statistiques en vue d'établir que les taux exigés jusqu'ici ont été excessifs, mais la Commission n'a point à statuer en ce moment sur cet aspect de la question. Les taux pour les endroits dont nous avons parlé ci-dessus sont les seuls qui soient de notre ressort, et les tarifs qui nous ont été soumis accusent presque tous des taux pour entier parcours entre les ports du détroit de Puget et Dawson, comprenant les taux des bâtiments jusqu'à Skagway et ceux de la ligne fluviale de White-Horse à Dawson. Il convient de donner aux défendeurs le temps de préparer des tarifs couvrant le transport susmentionné sur des bases qui leur sembleraient raisonnables, avant que ces tarifs soient revisés par la Commission. Ces tarifs doivent être préparés et déposés immédiatement, afin que la Commission puisse les étudier et les apprécier, en tenant compte des témoignages déjà entendus, et qu'il sera loisible à chaque parti de supplémenter dans de justes bornes. Dans l'intervalle, la Commission s'abstient de se prononcer sur le fait de déterminer si les taux actuels sont raisonnables ou non. Les compagnies devraient aussi renseigner la Commission sur la part du ou des taux de transport continu, afférente à chacune d'elles, si cette division existe ou doit continuer d'exister.

En déclarant que les taux de cette voie ferrée sont du ressort de la Commission, nous nous basons sur le fait que, quand la compagnie ou les compagnies sont obligées par la loi à déposer des tarifs, il s'ensuit que la Commission a le droit de les rejeter ou d'en disposer de toute autre manière que ce soit.

Le commissaire en chef suppléant et M. le commissaire McLean ont approuvé cette décision.

Une ordonnance datée du 15 juin 1909 a été rendue, enjoignant aux compagnies de transport intéressées de déposer, avant trente jours de la date de la dite ordonnance, des tarifs de taux selon la décision rendue, et requérant la compagnie de faire connaître à la Commission la part des taux afférente à chacune des compagnies intéressées s'il en existe ou s'il doit continuer à en exister plusieurs.

L'Association des Marchands de Produits de Montréal vs *les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.*

Les requérants demandent que la Commission rende une ordonnance établissant :—

(1) Que l'exportateur de fromage soit placé sur le même pied que son compétiteur qui demeure à l'ouest de Montréal, relativement aux frais de garage et d'entrepôt au port de Montréal.

(2) Que les taux de transport du fromage soient les mêmes que ceux du transport du lard.

(3) Que l'on se plaint d'une augmentation dans les taux de transport.

Décision de M. le commissaire McLean, du 17 juin 1909, approuvée par le commissaire en chef Mabee, et par le commissaire en chef suppléant Scott.

Cette requête comprend les trois points suivants énumérés par ordre d'importance :—

(1) Demande à l'effet que l'exportateur de fromage de Montréal soit placé sur le même pied que son compétiteur qui demeure à l'ouest de Montréal, relativement aux taux et tarifs pour son commerce d'exportation.

(2) Que les taux de transport du fromage soient les mêmes que ceux du transport du lard.

(3) On se plaint d'une augmentation dans les taux de transport.

Le point important de la plainte relatif aux taux et droits vise les frais de garage et d'entrepôt au port de Montréal. Cette plainte implique non seulement l'établissement d'une base pour l'avenir, mais aussi la question de compensation sur cette base couvrant les exportations de 1907 et de 1908. Bien que le commerce d'exportation à Montréal comprenne aussi l'exportation du beurre et des œufs, étant donné que, virtuellement, tout le fromage qui arrive à Montréal est destiné à l'exportation, on admet que, pour les fins de la présente requête, cette denrée peut être considérée comme un article d'exportation susceptible d'être l'objet d'un règlement spécial.

On peut expédier directement du fromage, par Montréal, de localités situées en Ontario à des ports transatlantiques sur un connaissement commun de chemin de fer et de transport maritime composé du tarif de la ligne ferrée jusqu'à Montréal et du tarif maritime de Montréal au point de destination. On peut aussi, sur un connaissement indépendant de chemin de fer et de transport maritime, expédier le fromage à Montréal pour l'y mettre en entrepôt et l'exporter subséquemment. A une certaine époque, les chemins de fer avaient une base différente de taux pour ces deux modes d'expéditions, mais quelque temps avant 1904 ces taux devinrent identiques dans les deux cas.

Bien que les tarifs de transport par chemin de fer soient les mêmes, on se plaint des droits prélevés pour le service de garage et de manutention à Montréal, sur les produits qui y sont mis en entrepôt pour être subséquemment exportés.

Dans le cas des transports de marchandises effectués sur un connaissement commun, les taux jusqu'à destination sont basés sur les tarifs de concurrence par les ports des Etats-Unis. A Montréal, ces marchandises sont dirigées directement vers les quais des steamers Prenons le Grand-Tronc, qui nous offre un exemple assez caractéristique; une partie de la distribution des wagons se fait par la compagnie, sur sa propre voie, depuis les cours Turcot jusqu'au pied de la rue McGill, où ils sont livrés aux commissaires du port, qui les dirigent vers leurs quais respectifs. Au quai, le wagon est déchargé dans les entrepôts maritimes par les employés du Grand-Tronc, à raison de 22½ centins la tonne. Tous les frais de distribution, de droits de quai et de port, vont à la compagnie de chemin de fer. On les lui impose afin de pouvoir soutenir la concurrence contre les ports des Etats-Unis et les voituriers qui y prennent des cargaisons. Ce qui con-

tribue à attirer ce commerce vers les ports canadiens est dans l'intérêt du développement des voies fluviales commerciales du Canada.

La situation relativement au transport de produits à Montréal sur des connaissements séparés demande à être étudiée en détail. Prenons encore les conditions existantes dans le cas du Grand-Tronc. Aucun de ses entrepôts de fromage n'est situé sur une voie d'évitement.

Le fromage expédié à ces entrepôts sur un connaissement local est transferé des cours Turcot aux hangars à fret de Bonaventure. Ici, il est déchargé par les hommes de la compagnie et livré à ses agents de transport. Les témoignages ont établi que les frais de la compagnie à la gare Bonaventure sont de 30 cents par tonne. En vertu du tarif général de transport en vigueur à Montréal et à divers autres endroits, la compagnie demande au consignataire 2 cents par 100 livres pour le transport. Lorsque ce fromage est exporté, il doit être transporté de l'entrepôt de l'exportateur au quai du steamer, au co*t de 1.94 cent par cent livres. L'exportateur paye de plus 20 cents de quayage par tonne au Commissaire du port, et 2 cents d'honoraires par tonne au gardien du port. Ce dernier paiement équivaut à faire considérer ce fromage comme partant de Montréal et l'exempte des conditions de concurrence qui s'appliquent à l'autre trafic. En somme les dépenses terminales de l'exportateur de Montréal s'élèvent à 5.04 cents par 100 livres.

Bien que les exportateurs de Montréal demandent une allocation pour les frais de transport à l'intérieur et le quayage et les honoraires du gardien du port, ils admettent que, dans la pratique, aucune partie du fromage expédié sur connaissement n'est transportée au quai du steamer, et que les frais d'aiguillage sont moins élevés que ceux de transport. Sur la partie de l'aiguillage exécuté par les commissaires du port il y a des frais de .83 de 1 cent par 100 livres. Les frais des demandeurs sont donc en moyenne les suivants:—

Transport	2.00 cents,	Frais de port	1.10 cents=	3.10 cents
Aiguillage	.83 cents,	Frais de port	1.10 cents=	1.93 cents
				5.03 cents

ce qui, divisé par 2 donne une moyenne de 2.51 cents.

On demande que l'on fasse cette allocation à l'avenir tant que les taux et frais seront sur la base actuelle, et aussi un remboursement sur cette base pour les années 1907 et 1908.

Le taux par chemin de fer jusqu'à Montréal étant le même dans l'un ou l'autre cas, il est essentiel de prendre en considération les frais additionnels pour les expéditeurs ou les consignataires aussi bien que les profits nets réalisés par le chemin de fer.

Si l'on prend un endroit dans Ontario comme Hastings, qui est tributaire de Belleville, on trouvera les résultats suivants, sur la base des chiffres de 1908:—

	Cents.
(A) Sur un connaissement pour le transport par terre et par mer jusqu'en Europe de marchandises entreposées en transit à Belleville, le taux par chemin de fer de Hastings à Montréal	23.00
Halte à Belleville	2.00
	25.00

Cents.

(B) Sur connaissements séparés pour le transport par terre et par mer de marchandises entreposées en transit à Montréal—

Taux par chemin de fer de Hastings à Montréal	23.00
Transport de la gare à l'entrepôt par la compagnie de chemin de fer	2.00
Transport de l'entrepôt au quai par l'exportateur	1.94
Frais de port	1.10
	28.04

ce qui met l'exportateur de Montréal à un désavantage apparent de 3.04 cents par 100 livres.

Si l'on considère la question des frais à payer au Grand-Tronc pour ces deux classes de trafic, différentes conditions se présentent. Sur les 25 cents reçus pour l'expédition de Hastings, le chemin de fer absorbe ce qui suit:—

	Cents.
Frais de port	1.10
Frais du commissaire du port pour aiguillage	.83
Quayage, 22½ cents par tonne.	1.13
	3.06

Déduction de 3.06 cents, laissant les profits nets à 21.94 cents par 100 livres.

Dans le cas où le fromage est entreposé à Montréal, les recettes brutes, y compris le transport intérieur, s'élèvent à 25 cents par 100 livres. De ce montant il faut faire les déductions suivantes:—

	Cents.
Frais de transport intérieur jusqu'au chemin de fer. . . .	2.97
Frais au hangar à fret, 30 cents par tonne	1.50
	4.47

Cette déduction de 4.47 cents des recettes brutes laisse le profit net à 20.53 cents, soit 1.41 cent de moins que dans les expéditions sur connaissements en passe. Si, en outre, le chemin de fer doit absorber les 2.51 cents par 100 livres, tel que demandé par les requérants, les profits nets seront de 3.92 cents par 100 livres moindres que dans les expéditions sur connaissements en passe.

Les requérants ont allégué que le transport intérieur pouvait être exécuté au taux de 40 cents par tonne ou 2 cents par 100 livres. Il paraît que d'après les arrangements conclus entre le Grand-Tronc et ses agents de transport, la compagnie paie 2.97 cents par 100 livres et absorbe .97 de 1 cent. Les requérants ont déclaré qu'ils sont prêts à faire leur propre transport intérieur, et les chemins de fer se sont dits disposés à accepter un arrangement de cette nature. Cela exempterait le chemin de fer de la nécessité d'absorber .97 de 1 cent. Les profits nets de la compagnie sur le fromage expédié après l'emmagasinage à Montréal seraient alors de .44 de 1 cent moindres que lorsque l'envoi est fait sur un connaissement en passe. Si les 2.51 cents étaient absorbés, les profits nets seraient alors diminués de 2.95 cents.

On ne peut prétendre que l'exportateur de Montréal ait le moindre droit d'être placé plus avantageusement que son concurrent qui expédie sur un connaissement en passe. Si le chemin de fer fait pour l'exportateur de Montréal un service spécial qui coûte plus que celui fait pour ses concurrents d'Ontario, ou si la situation du premier nécessite l'exécution d'un service additionnel et plus dispendieux, il est manifestement injuste de demander que le chemin de fer absorbe la différence. Une comparaison entre les frais de changement de voie et ceux de transport n'est pas justifiable. De plus, le transfert du fromage d'une voie à une autre résulte de l'expédition directe. Quant aux frais de transport à l'intérieur, ils ne paraissent pas excessifs. Les requérants admettent que les 2 cents par 100 livres réclamés pour les

expéditions intérieures sont le coût effectif auquel ils pourraient eux-mêmes faire ce service.

Les chemins de fer, avant 1904, absorbaient les frais de transport intérieur, mais cela ne prouve pas que les frais sont actuellement déraisonnables ou excessifs. Le fait que les chemins de fer, en 1905 et 1906, avec la permission de la Commission, ont remboursé les frais de transport intérieur sur le fromage subséquemment exporté, dépendait, à mon avis, de conditions spéciales qui ne s'appliquent pas à la demande actuelle.

La demande à l'égard du transport intérieur ne pourrait être accordée que s'il était établi que ces taux étaient soit déraisonnables ou excessifs. Les requérants n'ont pas établi ce fait, contredit par la preuve offerte par les défendeurs. Cette partie de la plainte doit donc être renvoyée.

Les frais de port sont les seuls communs aux deux cas. En reconnaissant que l'exportateur de Montréal doit supporter le coût additionnel des divers services résultant de sa situation, il est évident que, sous le rapport de la question de l'absorption des frais de port, les services sont identiques. Les expéditions, qu'elles soient faites sur connaissement en passe ou pour emmagasinage à Montréal, sont sujettes au point de départ à la concurrence des ports des Etats-Unis. Le fait que le point d'inspection et d'emmagasinage soit situé dans un cas à Belleville et dans l'autre à Montréal ne cause pas assez de dissemblance de circonstances pour justifier l'absorption dans un cas et non dans l'autre.

Dans la vue que j'ai prise à l'égard des frais du transport intérieur, il n'est pas nécessaire de traiter au long de la réparation. Mais en vue de l'action antérieure de la Commission en cette matière, traitant de la question de remboursements durant les années 1905 et 1906, il faut référer à la cause. Il est vrai que dans des circonstances spéciales, que l'on a reconnues comme étant explicitement limitées aux faits d'une cause en particulier, et au rajustement devenu nécessaire en changeant les conditions existant avant 1903 en celles établies en vertu de la loi des chemins de fer, amendée la même année, la Commission a jugé à propos d'autoriser un remboursement. Pendant l'audition, on a rappelé le fait que l'ex-commissaire en chef Killam, au cours de son jugement du 19 juin 1906, a dit:

> Quant à l'avenir, je ne vois pas de raison pourquoi une réduction ne pourrait pas convenablement être faite à l'égard du fromage qui, comme je le comprends, est la seule marchandise que l'on entend comprendre dans l'arrangement.

Ceci, cependant, ne s'applique pas à la présente demande, parce qu'on se basait sur la présomption, que l'on a subséquemment reconnue comme erronée, que les tarifs en vigueur avaient pourvu à ces remboursements. L'arrêté No 1995, en date du 19 novembre 1906, énonce qu'il a été rendu de consentement. L'arrêté No 2570, en date du 15 février 1907, relativement aux remboursements sur le trafic prenant naissance au sud et à l'est de Montréal, était aussi facultatif. Il est clair que toute action prise alors ne s'applique pas à la présente requête, qui nous demande d'ordonner un remboursement dont il n'est pas fait mention dans les tarifs légalement en vigueur. A ce propos, les paroles de l'ex-commissaire en chef, pendant l'audition à Montréal, le 2 janvier 1907, de la cause relative aux remboursements sur le trafic du fromage venant du sud et de l'est de Montréal, s'appliquent:—

> Il me semble, je dois le dire, que la Commission ne peut pas insister sur des remboursements lorsque les compagnies de chemins de fer n'ont perçu que les droits que les tarifs alors en vigueur les autorisaient à réclamer. (Témoignages, vol. 41, p. 207.)

On peut aussi attirer l'attention sur sa décision dans la cause de la *Brant Milling Company*, que les allocations pour transport sans frais doivent être mentionnées au tarif (4 *Can. Ry. Cas.* 259, p. 27).

Il s'en suit alors que, bien que la Commission ordonne l'absorption des droits de port, elle n'a pas le pouvoir de donner à cette action un effet rétroactif.

TAUX POUR LE FROMAGE ET LE BACON.

On allègue que ces denrées sont d'utilité générale et que le prix du fromage est réglé en Angleterre par celui du bacon. On affirme que l'on devrait prendre ce fait en considération au Canada en fixant la base de taux. La prétendue concurrence entre ces produits alimentaires peut exister. En même temps, on doit reconnaître que c'est une concurrence non pas entre deux produits du Canada sur le marché anglais, qui est en réalité un marché mondial. Si l'on doit reconnaître ce principe comme fixant une base de taux, il n'y a pas de raison pourquoi toute une classe de marchandises non nommées dans la plainte et qui, dans certaines circonstances, pourraient faire concurrence au fromage, ne serait pas aussi prise en considération. Toute l'affaire est en réalité une phase de la concurrence des marchés. Le chemin de fer, à sa discrétion, établira ou n'établira pas de taux pour faire face à cette compétition.

Lancashire Patent Fuel Company, Ltd. vs *London & North Western Railway Company et al.*, 12 *Ry. & C. T. Cas.* 79.

La Salle Paper Company & Michigan Central Railroad Company et al., 16 *I.C.C. Rep.* 149.

Les mêmes principes s'appliquent ici dans le cas de concurrence d'eau.

Cette partie de la plainte devrait être renvoyée.

III. PLAINTE RELATIVE À LA GRANDE AUGMENTATION DES TAUX DE FRET QUI S'EST PRODUITE PENDANT LES DEUX OU TROIS ANNÉES DERNIÈRES.

Des états ont été soumis relativement aux changements de taux dans la période de 1890 à 1907. On n'a fait nul effort pour prouver que ces taux sont injustes en eux-mêmes. Le principal point d'attaque est en réalité le taux de charroi. Il est vrai qu'il y a eu de ce côté augmentation des taux, mais il a été démontré que cela est dû au coût plus élevé du service. Un exemple a déjà été donné à ce propos du fromage. Le Grand-Tronc paie à la Compagnie Sheden pour transport, aller ou retour, de ses hangars à fret de Bonaventure, dans les limites de la cité de Montréal, 59.4 cents la tonne, tandis qu'il réclame 40 cents de l'expéditeur ou du consignataire. On n'a pas fourni de preuve que l'expéditeur ou le consignataire pourrait faire exécuter ce service à meilleur marché. Le contrat du Pacifique-Canadien avec sa compagnie de transport est pour un prix plus élevé que celui du Grand-Tronc, bien qu'il ne demande pas plus que ce dernier à l'expéditeur ou au consignataire. On n'a pas démontré que les taux de transport sont exorbitants, ni prétendu qu'ils créent une différence injuste entre ceux qui veulent en prendre avantage. Cette partie de la plainte devrait être renvoyée.

Pour récapituler :—

(1) La demande faite pour l'absorption des frais de transport intérieur doit être refusée.

(2) Sur le fromage expédié à Montréal par chemin de fer sur connaissement séparé, le chemin de fer doit absorber les droits de port lorsque ce fromage est subséquemment exporté. Cette absorption doit continuer tant qu'elle s'applique dans le cas de fromage expédié en Europe sur connaissements par terre et par mer. Pour devenir efficaces, les dispositions doivent être inscrites et publiées dans les tarifs de chemin de fer dans les trente jours de la date de l'ordonnance qui rend ce jugement exécutoire.

(3) Les demandes de remboursements s'étendant aux saisons de 1907 et 1908 devraient être refusées.

(4) La demande à l'effet que les taux pour le fromage soient les mêmes que ceux pour le bacon devrait être renvoyée.

(5) La partie de la plainte qui a trait à la prétendue "grande augmentation des taux de fret qui s'est produite pendant les deux ou trois années dernières" devrait être renvoyée.

Le chef de la Commission et le chef suppléant concourent.

Note.—Ci suit l'opinion de l'ex-commissaire en chef, l'honorable A. C. Killam, mentionnée ci-dessus dans le jugement de M. le Commissaire McLean, établissant les principes d'après lesquels sont alloués les remboursements:—

Nous pensons que l'ordonnance de la Commission doit être considérée comme étant restreinte à la question soumise par les parties, qui s'appliquait au trafic prenant naissance à des points situés à l'ouest de Montréal. Apparemment, les compagnies de chemin de fer ont consenti à faire des remboursements, et nous n'avons alors étudié la cause qu'au point de vue d'un remboursement qu'elles voulaient bien faire, si la Commission jugeait qu'elles pouvaient convenablement en agir ainsi. La question de savoir si la Commission devrait les presser de le faire s'applique à d'autres; c'est un autre point, et il me semble, je dois le dire, que la Commission ne peut pas insister sur des remboursemnts lorsque les compagnies de chemin de fer n'ont perçu que les droits que les tarifs alors en vigueur les autorisaient à réclamer. De savoir si ces tarifs devraient continuer de cette manière et si cette différence devrait être faite entre les expéditions parties de l'Ouest et celles parties de l'Est est une autre question.

Re TAUX D'ÉTÉ DANS ONTARIO SUR LES MARCHANDISES DIRIGÉES VERS L'EST.

Certains taux spéciaux sur les denrées ont été en partie automatiquement annulés par les taux sur denrées de classe inférieure en vertu de l'ordonnance No 3258 de la Commission, en date du 6 juillet 1907, et le comité consulatif de la *Canadian Freight Association* a demandé à la Commission, en vertu de l'article (h) de l'ordonnance, la permission d'abroger les taux restant de la même série.

L'article (h) de l'ordonnance se lit comme suit:—

> Que nuls taux spéciaux sur les denrées actuellement en vigueur qui peuvent être moins élevés que les taux du tarif de la classe correspondante ci-prescrits ne seront augmentés en raison des changements ci-ordonnés ou sans la sanction de la Commission.

Jugement du commissaire en chef Mabee, 21 juin 1909:—

L'article en contestation (h) (dans l'ordonnance du 6 juillet 1907) a été inséré sur la recommandation du chef de traction, qui fait maintenant rapport que l'article a rempli les fins auxquelles il se rapporte et devrait être éliminé. Toute la question est d'un caractère hautement technique, comme l'indiquent les rapports de la Commission et comme cela ressortira des notes de l'argumentation prises lors de l'audition.

A part les objections de ceux que frappera l'octroi de cette demande, la situation est que la Commission, telle que constituée en juillet 1907, agissant sur l'avis du chef de traction, a rendu l'ordonnance de cette date contenant les dispositions actuellement sous examen. La question des taux sur les marchandises dirigées à l'Est et à l'Ouest était alors complexe et difficile à juger. Elle fut discutée avec soin et étudiée à fond. L'ordonnance fut rendue d'après les recommandations du chef de traction. Il pense maintenant qu'elle devrait être modifiée et l'article (*e*) éliminé. Il paraît être logique, vu qu'il l'a recommandé, s'il est maintenant d'avis d'éliminer l'article, que la Commission en ordonne ainsi.

Je suis convaincu que l'abrogation nuira considérablement à certains intérêts. Mais ceux-ci ont été habilement représentés à l'audition, et il semble que, pour conserver l'égalité et faire disparaître les traits de différence, la Commission devrait

adopter le rapport bien étudié de M. Hardwell, dont j'approuve absolument le raisonnement.

Qu'une ordonnance soit rendue et soumise à M. Hardwell pour règlement.

Le chef-suppléant de la Commission et M. le Commissaire McLean concourent.

Le 22 juin 1909, il a été rendu une ordonnance modifiant la dite ordonnance N° 3258, du 6 juillet 1907, par le retranchement de l'article (*h*) de la dite ordonnance.

"*Red Mountain Railway Co.*" vs "*Columbia and Western Railway Co.*"

La *Red Mountain Railway Company* s'est adressée à la Commission pour obtenir un changement dans l'ordonnance fixant les droits à payer au chemin de fer pour les services d'aiguillage réciproque exécutés pour le trafic d'entier parcours depuis les mines Le Roi jusqu'à la voie de raccordement de la *Columbia and Western Railway Company.*

La Commission, sur la demande de la *Columbia and Western Railway Company*, fixa à $3.50 et subséquemment à $3 par wagon les droits à payer pour aiguillage à la *Red Mountain.*

L'augmentation des droits fut demandée pour le motif que le minerai de meilleure qualité devrait payer un droit plus élevé, et qu'un mouvement moindre des wagons était moins profitable qu'un plus grand.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, le 21 juin 1909.

La *Great Northern Railway Company* est la locataire de la requérante, et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien est la locataire de la défenderesse.

Le 14 février 1906, sur la demande de la défenderesse pour une ordonnance désavouant un tarif déposé par la *Red Moutain Railway Company* le 3 octobre 1905, il fut rendu une ordonnance fixant à $3.50 par wagon le droit que la *Red Mountain Railway Company* devrait payer pour l'aiguillage des wagons contenant du fret d'entier parcours, de la voie de raccordement de la *Columbia & Western,* et allant à ou venant de tous endroits atteints par la voie de la *Red Mountain Company* à certains points définis. Le trafic en question est du minerai des mines Le Roi.

Après la date ci-dessus, le point d'échange avait été établi à la Troisième Avenue, en la cité Rossland, et le 16 novembre 1906, à la demande de la *Calumbia & Western Railway Company,* l'ordonnance du 14 février 1906 fut changée en réduisant de $3.50 à $3 le droit pour le service fait par la *Red Mountain Company.*

Avant que l'ordonnance en dernier lieu mentionnée ne fut rendue, la question a été étudiée avec soin, et il paraît que le droit a été réduit de cinquante cents par wagon parce que le coût du service au nouveau point d'échange a été diminué. Cet endroit est de niveau avec la ligne, entre les deux points terminaux, et le service d'aiguillage a été raccourci de 1,800 pieds environ. Nous devons, naturellement, considérer l'ordonnance du 16 novembre 1906 comme ayant été rendue régulièrement et, aussi, considérer le droit de $3 par wagon établi par cette ordonnance comme une juste demande pour le service qui a été fait. Il est donc du devoir de la requérante en la présente cause de convaincre la Commission que la situation est tellement changée qu'il serait à propos de modifier cette ordonnance. Le service que l'on fait aujourd'hui est le même, c'est-à-dire que le point de raccordement n'a pas été changé.

M. MacNeill, pour la requérante, a prétendu que le minerai que l'on expédie actuellement des mines est de meilleure qualité que celui expédié en 1906 et peut porter un droit plus élevé; mais les plus intéressés dans la cause, les propriétaires des mines Le Roi, n'ont pas été notifiés de la présente demande, et, comme on l'a fait remarquer à l'audition, la Commission ne pouvait recevoir une demande d'augmentation de ces droits sans que toutes les parties intéressées eussent eu l'occasion de se faire entendre. Nous sommes encore d'avis, comme nous l'avons dit lors de

l'audition, que l'ordonnance générale concernant l'aiguillage ne s'applique pas au cas présent. En 1906, si je comprends bien, on manœuvrait de douze à quinze wagons par jour dans un changement de voie, du hangar à la Troisième Avenue. Maintenant, on ne manœuvre que deux ou trois wagons par jour, et l'on dit que, bien que le droit de $3 puisse n'avoir pas été injuste pour le mouvement de douze à quinze wagons, il l'est pour la manœuvre de seulement deux ou trois. Mais en examinant avec soin tous les faits qui ont été portés à la connaissance de la Commission en 1906, et en étudiant les rapports du chef de traction, sur la recommandation de qui cette ordonnance a été rendue, ainsi que les rapports antérieurs sur cette même question, il n'appert nulle part que la Commission ait pris en considération le nombre des wagons expédiés ou qui seraient expédiés par jour. Je ne veux pas que l'on me fasse dire que le volume du trafic n'est pas un facteur important dans la fixation d'un impôt, mais je déclare seulement que je ne trouve rien devant la Commission pour établir que les parties ont soulevé ce point dans cette cause.

Juger maintenant que l'impôt devrait être augmenté serait déclarer que le droit de $3.00, fixé par la première ordonnance, était trop bas, parce que la réduction de 50 cents par wagon a été faite uniquement à cause de la diminution dans le coût du service.

Des faits que j'ai pu recueillir, je ne puis conclure que l'ordonnance du 14 février 1906 n'aurait pas dû être rendue, et il me semble que si cette ordonnance était régulière la présente demande doit être renvoyée.

Le conseil de la défenderesse a déclaré que le tarif de la *Columbia & Western* pour le transport de ce minerai au haut-fourneau de Trail était de 20 cents la tonne, en sus du droit de $3 pour l'aiguillage, de sorte que toute augmentation du droit pour l'aiguillage serait absorbée par la *Columbia and Western*; sur un wagon de 30 tonnes, du hangar au haut-fourneau, le droit serait de $9, dont $6 vont à la *Columbia and Western* et $3 à la *Red Mountain*. Il n'y a rien devant nous pour démontrer que cette division est injuste. Nous sommes d'avis que la demande est mal fondée.

M. le Commissaire McLean a donné son concours.

Demande de la "Canadian Portland Cement Company" pour un taux réduit d'entier parcours sur la houille bitumineuse, de Black-Rock, N.Y., à Marlbank, Ontario.

C'est une demande par la *Canadian Portland Cement Company* pour un taux réduit d'entier parcours sur la houille bitumineuse, de Black-Rock, N.Y., à Marlbank, Ontario, où est située une manufacture de ciment de la compagnie requérante.

De Black-Rock à Napanee, une distance de 237 milles, cette houille est transportée par le chemin de fer Grand-Tronc, et de là à destination, une distance de 36 milles, par le chemin de fer Baie-de-Quinté. Le taux en vigueur à l'époque de la demande était de $1.50 par tonne. De ce montant, le Grand-Tronc recevait $1.05. La requérante alléguait que le taux d'entier parcours de $1.50 était différentiel et non raisonnable.

Jugement du Commissaire McLean, en date du 25 juin 1909.

La demande est faite en vertu des articles 315 et 334 de la loi des chemins de fer. Le point principal de la plainte est basé sur la concurrence d'autres producteurs de ciment. Je cite les mots de la plainte:—

> Nous soumettons que le taux actuel pour le transport jusqu'à Marlbank est excessif et injustement différentiel, et qu'il ne devrait y avoir aucune différence dans les taux sur la marchandise, particulièrement parce que cela entre dans une grande mesure dans le coût de la production de la requérante, qui doit soutenir sur le marché la concurrence de manufactures semblables à qui l'on accorde un traitement plus favorable.

La houille, sans doute, dont on consomme de 40,000 à 45,000 tonnes par année, est un facteur important dans le coût. Cette phase de la demande est en réalité un plaidoyer portant que l'article 315, l'article de l'"égalité", devrait servir à amener l'égalisation du coût de production. Cet article, cependant, concerne les *conditions du trafic*. L'allégation relative aux "manufactures semblables" n'a aucune valeur, à moins que les "manufactures semblables", dans des conditions et circonstances de trafic semblables, ne soient traitées plus favorablement. Ce point n'a pas été établi. Les chemins de fer ne sont aucunement obligés, d'après la loi des chemins de fer, d'égaliser le coût de production par des taux diminués de manière que tous puissent faire la concurrence à pied égal sur le même marché. Cette partie de la plainte est renvoyée.

Pendant l'audition, on a un peu changé le terrain. Le conseil a fait des comparaisons entre les taux de Marlbank et ceux d'endroits comme Belleville et Kingston. Cette question aussi a été soulevée dans la plainte. Bien que M. Pullen ait déclaré au cours de son témoignage qu'il y avait une manufacture de ciment rivale à Belleville, le conseil pour la requérante n'a pas appliqué d'importance à ce point. Le conseil pour la requérante a allégué que ces comparaisons offraient la preuve de différenciation aussi bien qu'une mesure de ce qui constituerait un taux raisonnable d'entier parcours jusqu'à Marlbank.

Les tableaux ci-dessous indiquent les distances, les taux et les profits par tonne par mille:—

HOUILLE PAR CHARGES DE WAGONS.

De Black-Rock à	Milles	Taux par tonne.	Profits par tonne par mille.
		$ cts.	$ cts.
Belleville	215	0 90	.418
Kingston	263	1 25	.475
Napanee (local)	237	1 10	.464
Marlbank	273	1 50	.549

Le taux jusqu'à Marlbank est comme suit:—

——	Milles.	Division.	Profits par tonne par mille
		$ cts.	cts.
Black-Rock-Napanee	237	1 05	.443
Napanee-Marlbank	36	0 45	1.25

L'argument quant à la différenciation basé sur les comparaisons ci-dessus s'applique (*a*) à l'indemnité de parcours, (*b*) à la concurrence sur l'eau.

Indemnité de parcours.—On prétend qu'il est injustifiable que le taux jusqu'à Marlbank, dix milles de plus que jusqu'à Kingston, soit de 25 cents plus élevé. Comparer ces parcours comme si les deux étaient des transports par le Grand-Tronc d'un endroit à l'autre n'est pas une méthode régulière de comparaison. Il est admis que les différences dans les conditions du trafic sont en général plus importantes

que de simples comparaisons de parcours. Dans la cause de l'*Almonte Knitting Company,* la Commission a admis que le taux du Pacifique-Canadien sur la houille jusqu'à Almonte, à sept milles de Carleton-Junction, peut équitablement se composer d'une addition arbitraire de 20 cents par tonne au taux pour le transport jusqu'à Carleton-Junction.—(*Almonte Knitting Company* vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Michigan-Central, 3 *Canadian Railway Cases,* 441.)

Lorsque ce principe est admis pour l'indemnité de parcours sur la ligne-mère et les embranchements du même système, il est à plus forte raison applicable lorsque le taux s'applique à un long transport sur un chemin de lourd trafic et à un court transport sur un chemin de trafic léger. Le chemin de fer de la Baie-de-Quinté est un chemin de capacité inférieure, et toute comparaison sur la base de l'indemnité de la ligne-mère du Grand-Tronc seulement ne suffit pas pour prouver la disparité.

Concurrence sur l'eau.—Les taux de transport jusqu'à Belleville et Kingston sont des taux forcés basés sur la concurrence sur l'eau. A Belleville, la concurrence au sujet de la houille transportée par eau à travers le lac est spécialement effective. Quant au transport par le Grand-Tronc jusqu'à Napanee, la concurrence sur l'eau n'est pas directement effective. Le conseil pour la requérante déclare que la houille peut être transportée par eau jusqu'à Marlbank, mais non pas en quantité suffisante pour répondre aux besoins des affaires. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de concurrence effective sur l'eau à l'égard du trafic important comme ensemble. L'argument tiré de la comparaison du taux de Marlbank avec les taux dépendant de la concurrence effective tombe donc aussi. Le taux de transport de Marlbank doit alors être considéré au point de vue de ce raisonnement. Le tarif entre le chemin de fer de la Baie-de-Quinté et le Grand-Tronc est divisé dans la proportion de 30 pour 100 et de 70 pour 100. Cela équivaut à donner au chemin de fer de la Baie-de-Quinté une indemnité de route d'à peu près 103 milles. Comme on l'a déjà dit, ce chemin est de capacité inférieure. Pendant l'année expirée en juin 1908, le chemin a transporté 268,549 tonnes de fret—dont 62 pour 100 sont de la houille bitumineuse, du coke, de la pierre et du sable, du bois, du ciment, de la brique et de la chaux. La moyenne du profit sur les dix milles est très peu de chose—.1570 d'un cent. Les deux sources importantes de revenus du chemin sont la houille bitumineuse et le ciment. Ses profits nets sont peu élevés—environ $800 par mille. Ni les documents ni les statistiques du gouvernement qui ont trait à l'affaire ne font voir que la division de 30 pour 100 est injuste.

En autant que la division du Grand-Tronc est concernée, il faut observer que le taux d'entier parcours est moins élevé que le taux local jusqu'à Napanee. La requérante prétend que le manque d'un service terminus à Napanee sous le rapport du trafic d'entier parcours donnerait une division encore plus basse. Cependant, la preuve démontre qu'il y a une division de service terminus à Napanee entre le Grand-Tronc et le chemin de fer de la Baie-de-Quinté.

Le Grand-Tronc a déclaré qu'il est prêt à diminuer sa division du taux d'entier parcours d'une piastre par tonne. Le chemin de fer de la Baie-de-Quinté déclare qu'il est prêt à participer à tout taux quelconque d'entier parcours à la condition de recevoir 30 pour 100. La division de $1 jusqu'à Napanee donnera un taux pour dix milles de .422 de 1 cent en comparaison du taux de .418 de 1 cent jusqu'à Belleville, où il y a une concurrence effective sur l'eau. Je suis d'avis qu'un arrangement sur la base exposée ci-dessus est juste et raisonnable, et qu'une ordonnance devrait être rendue pour un taux de $1.43 par tonne pour le transport jusqu'à Marlbank.

Jugement du Commissaire en chef et du Commissaire suppléant.

Ordonnance rendue, en conformité du jugement le 25 juin 1909, enjoignant à la compagnie de chemin de fer de publier et de déposer devant la Commission un tarif

de taux communs de $1.43 sur la houille bitumineuse transportée de Black-Rock, N.Y., et du Pont-Suspendu, N.Y., à Marlbank, Ontario, devant prendre effet pas plus tard que le 23 août 1909.

The "Eureka Coal Company" vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La plainte en cette cause comprend:

1. Une prétendue disparité dans les taux de fret sur la houille venant de Estevan.

2. Une prétendue disparité dans les frais d'aiguillage à Estevan sur la houille en faveur d'expéditeurs de Roche-Percée et de Bienfait.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 16 juillet 1909.

A l'audition, les faits qu'il faut nécessairement connaître pour disposer de la cause d'une manière intelligente ont été exposés d'une manière imparfaite, et il fut décidé que le chef de traction devait prendre de nouveaux renseignements en l'affaire. Il a pris ses renseignements et déposé le rapport suivant:

> Estevan est situé sur la section Portal du chemin de fer Pacifique-Canadien au point de raccordement avec la section Estevan. La section Portal s'étend depuis la frontière internationale à Portal jusqu'à Pasqua (Moosejaw); la section Estevan s'étend à l'est, depuis Estevan jusqu'à Kemnay, sur la ligne-mère, près de Brandon. Bienfait est situé sur la section Estevan, à 8.61 milles d'Estevan; c'est le point d'expédition des houillères *Dominion-Western* et des compagnies locales du Manitoba et de la Saskatchewan.
>
> Sur la section Portal, entre Estevan et Portal, sont deux points d'expédition de houille, Roche-Percée, à 10.23 milles d'Estevan, et Pinto, à 14.98 milles d'Estevan.
>
> Les sections Portal et Estevan forment un angle aigu à Estevan, et entre elles se trouve la vallée de la rivière Souris.
>
> Le rayon du tarif spécial pour la houille venant de ces endroits s'étend à l'est de et comprenant Maple-Creek et Saskatoon jusqu'à Emmerson et Winnipeg, et à l'est de Winnipeg, jusqu'à Molson. Autrefois, les quatre endroits, au point de vue de l'expédition de la houille, étaient considérés comme un groupe et avaient le même tarif; mais à cette époque la *Western Dominion Colliery Company* atteignait sa mine de houille en allant de la vallée au bord de la rivière, et faisait des expéditions de la station de Roche-Percée, sur la section Portal. On dit qu'il y a une pente accentuée à Roche-Percée, et comme les expéditions pour l'est auraient à quitter la section Portal à Estevan et se rendre à l'est par Bienfait, la compagnie de chemin de fer a pensé que le trajet entre Roche-Percée et Bienfait serait évité si les gens de la *Dominion Western* voulaient abandonner leur système de galeries, creuser un puits du niveau de la prairie, et construire et exploiter un embranchement de l'orifice du puits à la station de Bienfait, environ 4 milles. Comme encouragement, la compagnie offrit de diminuer de 10 cents ses taux de transport vers l'est à partir de Bienfait. L'offre fut acceptée, le puits et l'embranchement furent construits (ce dernier, probablement d'après la convention relative aux embranchements), et les tarifs furent publiés en conséquence. C'est de cette convention que se plaint l'*Eureka Coal & Brick Company* d'Estevan; sa prétention est que, les expéditions de Bienfait dirigées vers l'ouest devant passer par Estevan et Bienfait ayant un avantage de 10 cents par tonne sur les expéditions dirigées à l'est, Estevan devrait avoir la même considération sur les expéditions dirigées vers l'ouest; mais elle veut bien que tous les mineurs de houille dans ce district soient soumis aux mêmes taux de fret. (Témoignages, p. 2989.)

On a déclaré à l'audition que les expéditions d'Estevan vers l'est formaient 60 à 70 pour 100 du tout.

Depuis l'audition, le tarif a été quelque peu modifié en conséquence de l'ordonnance de la Commission N° 6749, au sujet de la plainte de la Chambre de Commerce d'Alameda, Sask., enjoignant à la compagnie de chemin de fer de faire des réductions dans les taux de transport de Bienfait à certain territoire limité; mais, bien que ce nouvel arrangement a, dans certains cas, diminué le tarif différentiel de Bienfait, les taux de transport de cet endroit sont encore généralement plus bas sur les expéditions dirigées à l'est que ceux d'Estevan. Par ce nouvel arrangement, on a fait aux gens d'Eureka une concurrence qui semble importante, savoir: que pour le transport aux points sur la section Portal, ce qui est un mouvement vers l'ouest, les taux d'Estevan ont été faits plus bas que ceux de Bienfait, quoique, auparavant, d'après la règle générale, les taux de transport des deux endroits avaient été les mêmes. Cette réduction, cependant, ne s'étend pas aux endroits sur la ligne-mère à l'ouest de Pasqua. Cette réduction a été faite le 19 dernier.

L'arrangement Bienfait a été fait en mai 1905. J'ai obtenu de la compagnie de chemin de fer un état indiquant que depuis cette époque jusqu'à la fin du mois de mars de la présente année, la *Western Dominion Collieries* a expédié à l'est 8,405 wagons de houille. La capacité minimum d'un wagon est de 20 tonnes, de sorte que la quantité totale serait d'au moins 168,000 tonnes, et, à 10 cents par tonne, la réduction totale pour ces expéditeurs en vertu de l'arrangement serait d'au moins $16,800.

D'après cet état de faits, le chef de traction est d'avis que la *Western Dominion Collieries Company* a été "suffisamment payée de ses dépenses", et que comme l'arrangement lui a donné un "système plus moderne d'exploitation et d'expédition", la demande d'égalisation a du mérite, et que la compagnie de chemin de fer devrait être requise de faire disparaître la différence en revenant à l'ancien système d'égalité du taux dans les deux sens. Mon confrère le commissaire McLean appuie cette recommandation.

J'ai eu beaucoup de difficulté à accepter cette manière de voir en la matière; mais comme les faits sont très particuliers, et comme il ne se présentera probablement jamais de situation semblable, j'ai peut-être consacré à la cause plus d'étude qu'elle n'en mérite. Le public, ceux qui consomment cette houille, ne semblent pas intéressés, et ils paieront probablement la houille le même prix, quelle que soit la partie qui réussisse dans cette contestation. La compagnie de chemin de fer a suggéré le changement dans le matériel de la compagnie houillère. C'était apparemment une suggestion raisonnable. La réduction de 10 cents a été proposée par la compagnie; il faut donc présumer qu'elle était juste, et cependant il semble que la compagnie doit maintenant recevoir l'ordre d'imposer un droit plus élevé qu'elle ne le désire pour transporter la houille. Si ces points d'expédition doivent être formés en groupe, il semblerait plus logique de réduire les taux des autres endroits que d'élever le tarif de Bienfait. La proposition est que lorsqu'un expéditeur emploie de grandes sommes pour diminuer ses frais de livraison au voiturier, il doit être privé du profit de son entreprise et de ses dépenses du moment qu'il est remboursé de son argent. Dans la présente cause, le résultat de la plainte n'est pas d'améliorer l'état de la requérante, mais seulement de frapper la mine qui a dépensé l'argent pour diminuer ses frais d'expédition et de mettre 10 cents dans la poche de la compagnie de chemin de fer, ce qu'elle ne veut pas apparemment. Les seuls intérêts frappés d'une manière hostile par ces procédures sont ceux de la *Western Ontario Collieries*; elle n'a pas été constituée partie à la présente demande et n'a pas été entendue. Je suis donc d'avis que si la manière de faire recommandée par le chef de traction est juste, la *Western Dominion Colliery Company* devrait être notifiée de ces procédures par la requérante et avoir l'occasion d'être entendue.

Relativement à la deuxième partie de la plainte, l'officier rapporte les faits et ses recommandations de la manière suivante:—

Quant à l'aiguillage d'Estevan, il a été prouvé à l'audition par les témoignages et les pièces déposées que la réponse de M. Lanigan pour la compagnie de chemin de fer était basée sur la présomption que l'ancienne voie de déchargement de la compagnie était celle dont se servaient les gens d'Eureka, ce qui était une erreur, celle réellement en usage étant connue sous le nom d'embranchement Mickleson, de sorte que les tableaux et les estimations de M. Lanigan devenaient sans valeur. Il fut aussi établi que les gens d'Eureka avaient payé pour les traverses et pour le dressement de la voie et les travaux de surface de l'embranchement Mickleson, aussi pour l'enlèvement de la neige; la compagnie comme d'habitude a fourni les rails et les boulons d'éclisses. La compagnie n'avait pas débité l'Eureka avec l'intérêt ordinaire sur l'acier, mais la Compagnie Eureka était prête à signer la convention que les propriétaires d'embranchements ailleurs et ceux qui en font usage avaient acceptée. Il y a d'autres mines à Estevan, mais celles-ci chargent leur houille dans la cour du chemin de fer.

M. Peterson, gérant de la Compagnie Eureka, a déclaré que le droit d'aiguillage était originairement de $2, qu'il a été élevé à $3, et remis l'automne dernier à $2, ce qui est maintenant payé. Attachée au dossier est une lettre de de M. Peterson, datée d'Estevan, le 5 août 1908, nous notifiant que le taux de $2 était assez satisfaisant. A l'audition, cependant, on prétendit que comme la compagnie devait parcourir dix milles de Roche-Percée et quinze milles de Pinto de plus que d'Estevan, ce parcours additionnel contre-balançait l'aiguillage à Estevan, et que, par conséquent, ce dernier ne devrait pas être exigé. Il fut admis que, à Pinto, les mineurs livraient leur houille dans la cour du chemin de fer.

Quant à Roche-Percée, où la mine de la *Roche Percée Coal Company* se trouve dans la vallée, M. Peterson était sous l'impression qu'il n'était pas exigé de droit d'aiguillage, mais M. Lanigan a déclaré que la compagnie houillère livrait sa houille à la station de Roche-Percée. Le tarif de la compagnie (C.R.C. N° 110) n'indique pas de taux pour l'aiguillage de la houille de la mine à la station. Il indique un taux de $3.00 pour l'aiguillage des marchandises générales dans les classes 5e et plus élevées, et de $2.60 par wagon pour les effets de mines dans les classes 6e et inférieures, entre la station et les mines de la *Roche-Percée Coal Company,* et la *Great West Coal Company;* mais, apparemment, l'intention est que ces taux s'appliquent aux marchandises générales, non pas à la houille. D'après les témoignages, la pente à Roche-Percée est aussi forte qu'à Estevan, de sorte que si la compagnie de chemin de fer fait l'aiguillage à cet endroit sans frais, il semblerait raisonnable, d'après la prétention de la Compagnie Eureka, que l'on ne devrait exiger d'elle pour le compte d'aiguillage rien autre chose que l'intérêt sur l'acier. Il est malheureux que personne à l'audition ne fût prêt à donner des renseignements précis.

Naturellement, si les mineurs font leur propre aiguillage à Roche-Percée, si les 10 pour 100 différentiels sont abolis à Bienfait, et si les mineurs continuent à faire leur propre aiguillage, l'objection des gens d'Eureka au taux de $2 que, par lettre, ils ont accepté comme satisfaisant, devrait cesser d'être.

Je recommanderais que le droit de $2 par wagon exigé par la compagnie de chemin de fer pour faire l'aiguillage de la houille et de la brique depuis la mine et la cour à brique de la *Eureka Coal & Brick Company* jusqu'à la station d'Estevan, pour avancement, soit approuvé, pourvu que l'aiguillage de la mine à la station de la compagnie de chemin de fer à Bienfait et à Roche-Percée soit exécuté par et aux dépens des compagnies houillères faisant des opé-

rations à ces endroits; mais si la compagnie de chemin de fer prend à son compte le coût de l'aiguillage à Bienfait ou à Roche-Percée, elle devra faire de même à Estevan.

Cette partie de la plainte semble être entourée d'obscurité; il peut y en avoir certains côtés qui n'ont pas encore été exposés, et les actions suggérées peuvent porter atteinte à des parties intéressées qui n'ont pas été entendues; pour cette raison, je pense que la procédure la plus sûre à suivre est d'envoyer des exemplaires du rapport et de ce mémoire à toutes parties concernées, et de sommer la requérante, de les ajouter en cette cause comme défenderesse afin qu'elle puisse soumettre leurs vues à notre considération.

Je sais que cela est irrégulier; il y a eu déjà beaucoup de délai, et cette procédure en entraînera davantage; mais cet état de choses est causé par la requérante qui n'a pas fourni à la Commission les faits qu'elle nous laisse découvrir de notre mieux.

M. le Commissaire McLean concourt.

Chambre de Commerce de Cardston vs *l' "Alberta Railway and Navigation Company".*

La plainte était que la corporation défenderesse a imposé des taux excessifs pour les voyageurs, le fret et les articles de messageries, et qu'elle n'a pas fourni un service de voitures suffisant, ni assez d'accommodation aux voyageurs.

La compagnie défenderesse exploite un chemin de fer et des mines de houille, possède de grandes étendues de terrains irrigués et des terrains de ville, et elle est le résultat de la fusion de l'*Alberta Railway & Coal Company,* la *Canadian Northwest Irrigation Company,* la *St. Mary's River Railway Company* et l'*Alberta Railway & Irrigation Company.* La prétention de la compagnie défenderesse était que le taux ne devrait pas être réduit et que de plus grandes accommodations ne devraient pas être fournies aux voyageurs, parce que le chemin de fer et les travaux d'irrigation ne rapportaient pas, et que la terre et les mines de houille couvraient le déficit.

Jugement. Commissaire en chef Mabee, 22 juillet 1909.

La défenderesse exploite une ligne de chemin de fer dans l'Alberta-sud, allant de Lethbridge vers le sud; elle possède de grandes étendues de terres qui sont arrosées d'après un grand système que la compagnie est à construire; elle possède et exploite des mines de houille, et elle a un grand nombre de terrains de ville dans Lethbridge et Raymond.

La corporation actuelle est le résultat d'une fusion, en juillet 1904, de quatre corporations, savoir: l'*Alberta Railway & Coal Company,* la *Canadian Northwest Irrigation Company,* la *St. Mary's River Railway Company* et l'*Alberta Railway & Irrigation Company.*

A l'audition, la Commission n'a obtenu que peu de renseignements quant à la position financière de la compagnie, à la fusion, à l'histoire financière, à la capitalisation des quatre compagnies antérieurement à la fusion. Depuis l'audition, le contrat de fusion de juillet 1904, et le rapport des directeurs pour l'année expirée le 30 juin 1908, ont été déposés, et on nous a laissé débrouiller la position de notre mieux.

Il est peut-être aussi bon de dire de suite que les documents qui nous ont été donnés et les renseignements que nous avons obtenus lors de l'audition ne nous ont fourni aucun détail sur l'histoire financière de cette organisation. Le conseil nous a dit alors que tout le capital impayé, actions ordinaires et débentures, représentait l'argent réellement placé. Cela peut être très vrai, et nous n'avons aucun doute que le conseil ait reçu cette information et qu'il crût sincèrement que tel fût le cas; mais c'est une chose qui pourrait être si aisément prouvée et qui a tant d'importance que nous prenons la liberté de penser qu'on n'aurait pas dû la laisser

en doute. Il y a dans le contrat de fusion plusieurs points compliqués qui ne s'expliquent pas; et tout en désirant éviter soigneusement de faire tort en quoi que ce soit à la corporation fusionnée, il est difficile de commencer l'examen de cette affaire sans sentir qu'il est étrange que tant de points ont été laissés ouverts au doute et n'ont pas été expliqués à la Commission.

Vu la variété d'intérêts de la corporation et ses diverses sources de revenus, la dépense incidente de production étant dans chaque cas différente, il était très nécessaire de fournir à la Commission les détails les plus complets.

L'attaque est ici portée sur la partie des chemins de fer des opérations de la défenderesse. Le rapport du 30 juin 1908 contient l'article suivant: "Recettes nettes provenant des mines, chemins de fer, canaux, ventes de terrains, etc., $322,-493.23. Plus haut dans le rapport il est dit que les ventes de houille pendant l'année se sont élevées à 208,016 tonnes, comparativement à 122,947 tonnes pour l'année précédente; les recettes brutes du chemin de fer ont été de $228,775.07, comparativement à $197,608.09 pour l'année précédente; les ventes de terres ont été de 122,202 acres, et ont rapporté $712,644.00; on a aussi vendu durant l'année 3,206 acres dans lesquelles la compagnie avait un intérêt avec la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien; le profit provenant de la vente de terrains de ville a été de $9,594; aussi en rapport avec les ventes de terres, il y avait en réserve $941,574.31; les recettes de l'année pour loyer des pouvoirs hydrauliques furent de $24,635.41, comparativement à $18,969.78 pour l'année précédente. Il est déclaré que le 30 juin 1908, la compagnie avait en main 427,981 acres non vendues, outre plusieurs terrains à Lethbridge et à Raymond. Les extraits suivants sont tirés de ce même rapport:

"Généralement, les perspectives de la compagnie sont très encourageantes. Les récoltes du district ont été des plus satisfaisantes; les terres vendues par la compagnie sont occupées et cultivées par des colons à l'aise, qui suivent attentivement l'augmentation des recettes du chemin de fer, les ventes de houille, et l'augmentation de la valeur des terres et des lots de ville de la compagnie. Le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans son rapport annuel pour l'année courante, fait mention qu'il a trouvé moyen de s'assurer dans la compagnie un intérêt qui constitue un solide contrôle; et le rapport ajoute que ce placement sera avantageux. Vos directeurs félicitent les actionnaires du Pacifique-Canadien d'avoir pris un grand intérêt dans la compagnie et de s'être assuré de la coopération active de cette puissante et prospère corporation."

Un état envoyé à la Commission après l'audition fait voir que les recettes provenant de l'exploitation du chemin de fer pour l'année terminée le 30 juin 1908, y compris la somme de $10,046.69, recettes provenant du "télégraphe, téléphone et autres sources", ont été de $204,094.07, et non pas $228,775.07, comme l'indique le rapport des directeurs; et cette différence de $24,681 jusqu'à concurrence de $23,914.41 est expliqué de la manière suivante: "La compagnie, dans le but de montrer plus avantageusement les recettes du chemin de fer, a fait aux livres une inscription débitant la mine de houille du droit d'aiguillage de 12½ cents par tonne sur le produit total de l'année, et créditant le chemin de fer d'autant.

D'un côté, c'est une matière absolument domestique, où le public n'a rien à voir; mais comme la question se présente ici, elle cesse d'être une affaire de tenue de livres privée de la compagnie, et devient une question à laquelle le public est grandement intéressé. La plainte que l'on porte est que les taux pour les marchandises et les voyageurs sont trop élevés; la réponse est que le chemin de fer ne rapporte pas. Il paraît aussi que le chemin de fer transporte de grandes quantités de houille, la propriété de la compagnie, et quelqu'un a pensé qu'il n'était que juste de créditer la compagnie de $23,914.41, soit 12½ cents par tonne, comme "droit d'aiguillage pour le produit de houille". On ne nous a pas dit en quoi consiste ce mouvement d'aiguillage, et nous n'avons pas le moyen de nous assurer si le

taux de 12½ cents par tonne est un impôt trop élevé ou trop bas, ou s'il y a d'autres services qui pourraient avec raison être portés au crédit de la compagnie ou non. Cela est donné pour démontrer que, dans un cas comme celui-ci, il est si nécessaire de connaître tous les détails des opérations de la compagnie, et nous pensons que la compagnie aurait dû fournir ces renseignements.

De plus, nous n'avons pas été informés du capital total qui a été placé dans le chemin de fer et ses terminus comme entreprise distincte des autres opérations de la compagnie. Le manque de ces renseignements, dont l'utilité est évidente, embarrasse la Commission dans l'étude de la présente cause.

Le rapport fait voir que la compagnie est prospère. Un extrait de journal, déposé pendant l'audition de la cause, contient la déclaration ci-dessous, qui n'a pas encore été contredite: L'extrait du rapport suivant est tiré du rapport annuel de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien pour l'année expirée le 30 juin 1908: " L'*Alberta Railway and Irrigation Company,* possédant 113 milles de voie ferrée dans l'Alberta-sud, ainsi qu'une importante mine de houille et environ 425,000 acres de terre, dont une partie est desservie par des fossés d'irrigation, a été exploitée par ses propriétaires comme alliés amis de votre compagnie, rapportant à nos lignes un fort revenu du trafic échangé, et fournissant à la compagnie et aux colons établis le long du chemin de fer un approvisionnement de houille. Pour assurer la continuation de cette alliance désirable, vos directeurs jugent qu'il est prudent pour la compagnie de prendre dans la propriété un intérêt assez fort pour constituer un contrôle efficace, et ils ont pris des dispositions à cette fin au coût approximatif de $2,000,000. A part les avantages de trafic ainsi sauvegardés, le placement même sera avantageux ". Ceci indique aussi la prospérité. Le conseil nous a dit à l'audition "que ce qui rapporte est employé à l'entretien du chemin de fer et des points extrêmes du système d'irrigation qui ne rapportent pas. Les terres et la houille couvrent les déficits". A l'audition, je me suis efforcé, dans les limites de mon possible, d'aller au fond de l'affaire, et bien que j'aie revu les notes de l'argumentation et les documents qui ont été ensuite déposés, je ne puis trouver la preuve qu'il y ait des déficits dans l'exploitation du chemin de fer et des points extrêmes du système d'irrigation. En premier lieu, nous n'avons pas les chiffres des recettes et dépenses de chacune de ces entreprises séparément. Jusqu'à ce qu'on nous fournisse ces chiffres et que nous ayions une connaissance intime de la capitalisation acquise, nous ne pouvons déclarer de fait lesquelles de ces entreprises sont faibles, s'il en est. Traités comme ensemble, les directeurs de la corporation défenderesse et le Pacifique-Canadien, le récent acheteur d'un intérêt de contrôle, considèrent les valeurs comme désirables; et en traitant la corporation comme ensemble,—c'est la manière dont la question nous est laissée,—nous n'avons pas de doute que les vues des directeurs et acheteurs des actions étaient bien fondées.

Lors de l'audition, je me suis efforcé de me former une idée du montant de capital qui a été employé pour ce chemin de fer et son matériel d'exploitation, mais on m'a dit qu'aucune répartition n'a jamais été faite, quoique le ministère des Chemins de fer et Canaux l'ait souvent demandée, et la défenderesse a eu de temps à autre beaucoup de tracas à ce sujet.

Nous considérons qus le contrôle acquis sur ce chemin par le chemin de fer Pacifique-Canadien est un facteur très important en cette cause. Il a été déclaré à l'audition, non par le conseil pour la défenderesse, mais par un monsieur qui devrait savoir, que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait acquis de 66 à 70 pour 100 des actions. Cela donnerait, naturellement, un contrôle efficace à cette compagnie. La seule relation de la défenderesse en Canada est avec le Pacifique-Canadien, et elle a toujours beaucoup dépendu de cette compagnie de chemin de fer pour son existence.

Dans son allocution à la dernière assemblée des actionnaires, le président de la compagnie défenderesse dit que la demande pour la houille par tout le pays ex-

cédait le pouvoir de production de la compagnie, et que la quantité vendue dépend entièrement du nlombre des wagons fournis par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien; et à l'audition, le gérant général dit que la compagnie avait "sept locomotives, six voitures à voyageurs, plusieurs fourgons, wagons couverts et wagons pour la houille. En tant que le matériel est concerné, le fret d'entier parcours est ordinairement transporté par des wagons d'entier parcours, wagons de chemins étrangers; nous ne permettons à aucun de nos wagons de sortir de notre voie". Et plus loin, lorsqu'on lui demanda combien de wagons fermés avait la compagnie, il a dit: "Nous en avons probablement dix; ils sont très peu en service". On doit naturellement supposer, maintenant que le Pacifique-Canadien a le contrôle de la corporation défenderesse, que les facilités sur ce chemin seront beaucoup augmentées; et en tant que la plainte s'applique au service défectueux des wagons et aux facilités insuffisantes pour les voyageurs, elle peut rester en suspens, afin que l'administration puisse avoir l'occasion d'améliorer le service; et après, disons six mois, sur demande des plaignants, si elle le trouve nécessaire, la Commission enverra un de ses fonctionnaires sur le chemin et se guidera sur le rapport de ce dernier pour faire exécuter, dans le service des trains, les changements et améliorations qui peuvent être raisonnables.

Il n'y a pas de service distinct de messagerie sur ce chemin de fer, mais les articles de messagerie sont transportés par la compagnie sur ses trains de fret et ses trains mixtes. On n'a pas déposé de tarif de messagerie, et l'on a dit que les taux sont les mêmes que ceux inscrits au tarif de la *Dominion Express Company.* Les paquets pour la messagerie sont recueillis et livrés à Lethbridge par les voitures de la *Dominion Express Company,* et la défenderesse paye cette compagnie pour ce service. On ne nous a pas fait connaître la base sur laquelle se font ces paiements. La compagnie est en faute relativement à son service de messagerie. La loi est impérative dans ses dispositions relatives au dépôt des tarifs de messagerie, et elle décrète que nul effet ne sera expédié par messagerie à moins et avant que le tarif des taux de transport par messagerie n'ait été soumis à la Commission et déposé devant elle, art. 350. "Taux de messagerie" signifie les taux, taxes et prix exigés par voie de louage ou autrement par la compagnie ou par toute personne ou corporation autre que la compagnie pour le factage, la réception, le soin ou la manutention d'effets à transporter en messagerie, ou pour tout service qui s'y rattache, article 2, paragraphe 9. Toute la situation du service de messagerie est maintenant prise en considération par la Commission, et le résultat de cette étude sera applicable aux opérations de messagerie de la présente compagnie. Il n'est pas nécessaire de dire davantage dans le moment sur cette partie de la plainte, sauf que la compagnie doit sans délai préparer et déposer son tarif de taux de messagerie et se conformer généralement aux clauses de la loi concernant le tarif.

Il reste maintenant la question des plaintes relatives aux droits exigés pour le transport des voyageurs et du fret. Avant 1907, la compagnie avait exigé cinq cents par mille, et l'ordonnance de la Commission du 26 juillet 1907 lui enjoignit de réduire son tarif modèle sur la base de quatre cents par mille avec le prix de retour à $1\frac{2}{3}$ fois le taux du voyage simple. Je comprends que, depuis, la compagnie s'est conformée à cette ordonnance.

Dans un rapport en date du 16 mars 1907, le chef de traction de la Commission a exprimé l'opinion que le prix pour les voyageurs devrait être réduit à $3\frac{1}{2}$ cents par mille, les billets pour un voyage aller et retour devant être d'un sixième de moins. Les recettes provenant des voyageurs pendant l'année expirée le 30 juin 1906 étaient de $38,740.29; ces recettes pour l'année expirée le 30 juin 1908 ont été de $52,516.85. La section du pays que traverse ce chemin de fer se colonise rapidement et la population augmente, et nous ne voyons pas pourquoi les prix pour les voyageurs sur cette ligne au sud de Lethbridge seraient plus élevés que

ceux au nord de Lethbridge, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. Les prix pour les voyageurs doivent être réduits à trois cents par mille, les billets pour un voyage aller et retour devant être d'un sixième de moins, et les tarifs modèles pour voyageurs, mettant à effet ces réductions, doivent être déposés sans délai.

Le chef de traction de la Commission nous fait rapport que "le territoire sur lequel l'*A. R. & I.* fait le service est sous tous rapports semblable à celui du Pacifique-Canadien dans l'Alberta-Sud, et je suis d'avis que les taux de fret de l'*A. R. & I. Company* ne devraient pas dépasser ceux en vigueur pour des distances et avec des accommodations semblables sur la ligne du Pacifique-Canadien entre Crowsnest-Pass et son raccordement avec la ligne mère de cette compagnie, près de Medicine-Hat". L'impression que je me suis formée de la situation, d'après l'exposé qui en a été fait au cours de l'argumentation, d'après la lecture des documents et de la volumineuse correspondance les accompagnant, ainsi que des rapports précédents de M. Hardwell, est en parfait accord avec sa recommandation; et je n'ai pas de doute qu'il eût été très avantageux pour la compagnie de faire des concessions raisonnables sur quelques-unes, au moins, des questions comprises dans la plainte.

L'ordonnance de la Commission sera:—

1. Que le prix de passage des voyageurs ne dépassera pas trois cents par mille, les billets de voyage aller et retour devant être vendus par la compagnie à un sixième de moins. Le tarif modèle des voyageurs, qui met cet ordre en vigueur, devra être déposé.

2. Que la compagnie défenderesse soit requise, là où elle ne l'a pas déjà fait, de publier et déposer des tarifs spéciaux des taux de fret entre toutes ses stations sur une base qui ne devra pas dépasser ceux de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour des distances et avec des accommodations semblables, qui sont ou peuvent être mis en vigueur sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Crowsnest-Pass et Coleridge, sur sa ligne principale.

3. Que la compagnie défenderesse soit requise de mettre en vigueur un tarif spécial de taux par classes, de Lethbridge à toutes les stations de la compagnie, qui ne devra pas être plus élevé que le tarif spécial de taux par classes du chemin de fer Pacifique-Canadien de Lethbridge aux mêmes distances, ou aux distances équivalentes les plus proches.

4. Le tarif ci-dessus devra être préparé, déposé et publié dans les trente jours.

5. Que les plaintes relatives au service et aux taux de messagerie, fournies et faites par la défenderesse, seront remises pour qu'elles soient prises en considération lorsqu'on s'occupera de l'enquête sur le service général de messagerie; mais la défenderesse doit déposer de suite son tarif de taux de messagerie, comme l'exige la loi des chemins de fer.

6. Que, si la requérante trouve cette mesure nécessaire, elle pourra, à l'expiration de six mois, renouveler sa plainte relative au service défectueux des voitures et aux accommodations pour les voyageurs.

M. le Commissaire McLean appuie le jugement.

"The Maritime Cornmeal Mills of St. John, N.-B." vs. *La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Jugement de M. le commissaire McLean, le 31 juillet 1909.

Le requérant, M. G. W. Stewart, dont les moulins sont situés à Saint-Jean, N.-B., se plaint que les meuniers de céréales d'Ontario et de Québec déprécient ses produits au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Il dit:

> Les meuniers du Haut-Canada obtiennent du grain moulu en transit, ce qui leur permet d'expédier la farine à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick à 5½ cents environ meilleur marché que les meuniers ne peuvent la produire ici.

M. Stewart, à l'audition, n'a pu appuyer sa plainte de beaucoup de renseignements détaillés. Apparemment il a assumé que ses frais de production étaient aussi bas que ceux de ses concurrents, et qu'il utilisait autant qu'eux les économies de l'achat avantageux. Il a prétendu que tout avantage des taux ouverts devrait lui revenir, puisque son produit manufacturé a un plus court transport à faire que celui de ses concurrents de Québec et d'Ontario. On peut remarquer en passant que les meuniers de Chatham se plaignent de leur impuissance à faire face à la concurrence des moulins de Saint-Jean.

Nous n'avons à nous occuper que de la question de savoir si, comme résultat d'une manipulation quelconque des taux, ses concurrents ont les avantages qu'il allègue. L'investigation soigneuse de la situation, faite par le chef de la traction de la Commission, fait voir que, à l'exception peut-être des moulins à blé situés à Windsor, les taux actuels favorisent les meuniers de Saint-Jean. Le grain est transporté de Détroit à Windsor pour 2½ cents, tandis que le taux sur le produit parfait, de Windsor à Saint-Jean, est de 15 cents, ce qui porte le taux d'entier parcours à 17½ cents, le même que le requérant paye pendant l'hiver pour le transport de son grain de Détroit, par chemin de fer. En été le transport lui coûte 2 cents de moins. Il n'a pas fait de plainte au sujet des moulins de Windsor.

Le requérant semble regarder la *Oliver Milling Company* comme son principal concurrent. Le moulin et l'élévateur de cette compagnie se trouvent à Mile-End, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, en arrière de Montréal. L'Intercolonial transporte aussi ses chargements, absorbant le droit d'aiguillage réciproque du chemin de fer Pacifique-Canadien. Le chemin de fer Intercolonial nie avoir quelque arrangement privé avec cette compagnie, et je doute très fort que le Pacifique-Canadien en ait un. La *Oliver Milling Company* n'a pas de privilège de mouture en transit; mais ell a, avec d'autres meuniers de grain de l'ouest, sur les routes allant directement au bord de la mer, l'avantage de l'arrangement du chemin de fer Pacifique-Canadien ou du Grand-Tronc, au sujet de la mouture en transit des grains venant des lacs, au taux d'entier parcours, avec, en plus, 1 cent de droit pour une halte; mais ce privilège ne s'applique qu'à la farine exportée aux pays étrangers autres que Terre-Neuve et les Etats-Unis. Il n'y a pas de preuve que cet arrangement pour l'exportation soit manipulé pour couvrir ce surplus de trafic du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et je ne peux pas voir de profit suffisant dans les taux de transport du blé aux ports de mer pour justifier un escompte, même si les compagnies étaient disposées à le faire.

L'ancien taux de transport du blé par les lacs à partir des ports de la baie Georgienne et des élévateurs à Port-Huron et Détroit jusqu'à Saint-Jean est de 9 centins par boisseau ou 10.08 centins par 100 livres. La plus basse combinaison que le meunier de Chatham peut obtenir en prenant son blé des élévateurs de Port-Huron est de 20.89 centins. Le mieux que la Compagnie des *Quarker Oats* de Peterborough soit capable de faire est de prendre son blé de Midland et sa combinaison est aussi de 20.89 centins. La *Oliver Milling Co.* paierait 12½ centins à partir des ports des lacs et 10 centins sur la farine à partir de Mile-End, faisant un taux total, de Saint-Jean, de 22½ centins. Le requérant a admis qu'il pourrait soutenir la concurrence pendant la saison d'été.

Sur le blé qui est transporté sur tous les chemins de fer, le taux de Détroit à Saint-Jean est de 17½ centins. Si les meuniers de l'ouest employaient le blé du Détroit, transporté par tous les chemins de fer, les combinaisons seraient: Chatham 21 (6 plus 15), Peterborough 26 (11 plus 15.) Le taux de la farine de blé de la *Oliver Milling Co.*, de Mile-End, à Saint-Jean, est de 10 centins (jusqu'au 19 avril dernier il était de 12½ centins), le meunier de Saint-Jean paie 4 centins de plus sur son blé venant par chemin de fer, c'est

pourquoi la *Oliver Milling Co.* paraîtrait être différenciée par 6 centins—et c'est la compagnie à laquelle le requérant réfère fréquemment.

Il n'a pas été démontré qu'un arrangement d'escompte peut compenser le désavantage dont se plaint le requérant. Les tarifs qui couvrent le trafic en question sont en conformité de la loi. Sous ces circonstances, il n'y a pas de question de redressement à considérer et la plainte doit être renvoyée.

Le sous-commisaire en chef appuie le jugement.

Ordre, daté 7 août 1909, renvoyant la plainte rendue.

The Canada Iron Corporation of Saint-Thomas vs *la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central.*

Ceci est une demande de la *Canada Iron Corporation, Limited,* pour un ordre enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central de rembourser à la demanderesse la somme de $348, soit le surtaux pour droits d'aiguillage sur wagons, allant à et venant des usines de la demanderesse dans la cité de Saint-Thomas, ainsi que les intérêts, au taux de cinq pour cent par année, sur les paiements majorés à partir de la date de chaque paiement jusqu'à la date du remboursement.

Jugement de M. le Commissaire McLean, 4 août 1909.

La requérante demande la même compensation que celle donnée dans la cause de la Compagnie John Campbell, limitée, de Saint-Thomas. Dans cette cause les taux d'aiguillage du chemin de fer Michigan-Central furent fixés à $3 par wagon. L'ordre enjoignait à la compagnie de chemin de fer de rembourser au plaignant, à partir du 19 juillet 1907, la différence entre ce taux et celui de $6.00 par wagon, jusqu'alors en vigueur, avec intérêt à 5 pour 100.

Dans la présente demande la requérante allègue que, mettant en ligne de compte les taux d'aiguillage établis par l'ordre précédent, elle a été surtaxée de $348 sur 116 wagons, dans la période du 29 septembre 1906 au 1er juin 1908, et la demande est faite pour la même compensation que dans la cause de Campbell.

Quoique le tarif établissant le taux de $3 ne soit venu en vigueur que le 4 juin 1908, la Commission a déclaré en effet que, en vigueur le 19 juillet 1907, le taux raisonnable pour aiguillage était de $3 par wagon. Il est bien établi que normalement la Commission n'a pas le pouvoir de rendre un ordre rétroactif. Quelque justification qu'il y ait pour l'action particulière relatée tel que ci-dessus, on doit la trouver dans les circonstances spéciales de la cause.

L'examen démontre que ce cas peut être distingué comme ne tombant pas sous la règle générale. Normalement, la raison de ce taux est matière de preuve. Le jugement du Commissaire en chef fait voir clairement, dans cette cause, qu'aucune preuve n'a été soumise par le chemin de fer pour démontrer que le taux était raisonnable. Il était, en fait, admis être irraisonnable, parce que la seule justification alléguée était, qu'il était "réciproque", ou plus exactement "un taux de représailles" imposé par l'action d'un autre chemin de fer. Le taux, alors, a été reconnu comme irraisonnable, à partir de la date que la Commission a pris une connaissance officielle de la situation—à savoir, le 19 juillet 1907.

Il suit de cette situation que les autres expéditeurs à Saint-Thomas, envoyant ou recevant des marchandises pendant la même période et se prévalant des mêmes facilités de raccordement, ont droit au même taux que la Compagnie Campbell. C'est-à-dire que dans le cas de la requérante actuelle, le taux raisonnable, commençant le 19 juillet 1907, et non le 26 septembre 1906, tel que réclamé, était de $3.00 par wagon.

Telle que la situation se présente à moi, tout ce que nous pouvons dire est qu'à partir du 19 juillet 1907, le taux raisonnable, tel que déterminé par la Commission, est de $3 par wagon.

Il m'est impossible de voir où la loi des chemins de fer, soit par une phrase explicite ou par induction, autorise la Commission à ordonner un remboursement. Ma position est renforcée par la décision de la Commission dans la cause de la *British American Oil Company.* Dans tout ce qui a concouru à cette décision, la question des pouvoirs de la Commission touchant les remboursements a attiré notre attention. En jugeant qu'un taux particulier était irraisonnable à cause des circonstances spéciales de la cause, à partir d'une date antérieure, le Commissaire en chef dit:

> Nous trouvons que le droit légal exigible sur les expéditions en question était de vingt centins par cent livres, et que ce droit est encore en vigueur, et que les défendeurs devraient être libres de rembourser la différence entre cette somme et le montant perçu.

Ceci indique succinctement la limite de notre juridiction sous ce rapport.

Le sous-commissaire en chef appuie le jugement.

La Plymouth Cordage Company vs *les Compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Michigan-Central et Wabash.*

La *Plymouth Cordage Company,* de Welland, Ontario, se plaint à la Commission que les taux de fret, à partir de Welland, Ontario, jusqu'à certains endroits du Canada, sont injustement distinctifs, comparés aux taux de North-Plymouth, Mass., Buffalo, N.Y., Auburn, N.Y., Détroit, Michigan, et Chicago, Ill., et demande un remboursement de ces prétendus surtaux.

Jugement du commissaire McLean, 10 août 1909.

Un taux de 10 centins par cent livres sur la ficelle à lier, par wagon, a pour quelques années été en vigueur sur le Grand-Tronc, le Michigan-Central et le Wabash, de Welland à Détroit et Port-Huron. En même temps le taux de Welland à Sarnia et Windsor est de 18 centins; d'autres points intermédiaires sont sur une base plus élevée que le taux de 10 centins. La requérante s'appuie sur les taux d'Auburn et North-Plymouth comme preuve de la distinction injuste. D'Auburn en passant par ce territoire, il y a un taux de 13 centins à 14 centins, qui est sans exception plus bas que le taux de Welland aux mêmes endroits sur la ligne principale jusqu'à et y compris Sarnia et Windsor. De North-Plymouth les taux varient de 18 centins à 19 centins. On se base sur le taux d'Auburn pour montrer la distinction injuste. Comme preuve de la distinction apparente, on peut référer au fait que le taux coté d'Auburn à Saint-Thomas, une distance de 104 milles, est de 15 centins. Demande a été faite que le taux de 10 centins—taux de Buffalo—soit établi comme le maximum des points intermédiaires. Il apparaît ainsi que la question telle que soumise lors de l'audition était beaucoup plus simple que celle contenue dans la demande originale, en ce qu'elle se basait sur le seul taux de Buffalo comme portée de la distinction alléguée.

Au cours de l'audition, le conseil, rétrécissant ainsi la question à celle des taux de Buffalo, a basé sa demande sur l'article 326 de la loi des chemins de fer, prétendant que le taux de Buffalo dont jouit Welland devrait être le maximum, plaçant ainsi les taux aux points intermédiaires, dans les prohibitions de la clause de la traction "courte ou longue". Il a été aussi prétendu par le conseil que les clauses de l'ordonnance, dans le cas du taux international, étaient applicables ici, par induction. Diverses complications s'élèvent au sujet de la relation réciproque des classifications aux ports d'entrée est et ouest de la péninsule ouest d'Ontario. Elles sont déterminées dans chaque cas par le chef de traction de la Commission:

> La ficelle à lier, en chargements de wagons, est transportée de Welland au taux du tarif de 5ème classe, en conformité de la classification canadienne—il n'y a pas de clause d'accommodation. Dans la classification officielle, la ficelle de tous genres est cotée 4ème classe en chargements de wagons; mais dans la

pratique, la ficelle à lier pour les fermiers est portée à la 6ème classe par tout ce qui paraît concerner le territoire de la *Central Freight Association* et de la *Trunk Line* dans les Etats-Unis, ainsi qu'entre certains points des Etats-Unis et d'autres points dans Ontario sur les lignes directes entre les rivières Niagara, Détroit et Saint-Clair. Pour les points dans Ontario, en dehors de ces lignes directes, les taux de 5ème classe sont demandés. Si les compagnies appliquaient ces bases inférieures à la 4ème classe, par des tarifs d'accommodation spéciaux, ceux-ci s'appliqueraient, en effet, seulement aux quelques points où la ficelle à lier est manufacturée actuellement; mais au lieu de cela, elles le font par une "Exception à la classification officielle", qui fait de cela un arrangement général à partir d'autres endroits, y compris Buffalo, où il n'y a aucune manufacture de ficelle à lier. De Buffalo, cependant, c'est seulement le Michigan-Central qui applique la base de 6ème classe. Le Grand-Tronc ne le fait que pour Détroit, Port-Huron et certains endroits de l'ouest des Etats-Unis. Pour ses stations canadiennes, cette compagnie n'applique ni la 6ème ni la 5ème, en sorte que la requérante a tort de faire une comparaison pour les stations du Grand-Tronc avec quoi que ce soit plus bas que la 4ème classe entière à partir de Buffalo.

Quant à l'ordonnance de la Commission N° 3258 (causes de l'International et la Chambre de Commerce de Toronto), la requérante prend cette position, que si une demande à cet effet avait alors été faite à la Commission, cette ordonnance aurait été rédigée de manière à s'appliquer au trafic en destination de l'ouest aussi bien qu'à celui en destination de l'est. L'ordonnance avait rapport au taux pour la destination de l'est seulement, puisque la situation du trafic de l'ouest n'était pas devant la Commission. En effet, cependant, par la rescision de la clause "1" de l'ordonnance, et en donnant effet aux tarifs de ville, des deux côtés, les clauses de l'ordonnance, en autant que les taux classifiés sont concernés, s'appliquent pratiquement aux deux directions. La classification "A" de cette ordonnance a été faite de manière que les taux de première classe, à partir de Windsor, comme maximum, ne sauraient excéder ceux de première classe à partir de Détroit, et les classes plus basses ont été graduées en conformité de l'échelle canadienne, car le tarif du Détroit ne pourrait pas être pris comme modèle sans adopter la classification officielle en Canada, ou changer l'échelle des taux canadiens. Le taux de première classe de Buffalo à Windsor et Sarnia étant le même que celui de Détroit et Port-Huron aux stations canadiennes sur la rivière Niagara, il s'en suit que le tarif classifié de Welland aux points ouest d'Ontario, en autant que la Commission peut s'en faire une idée, n'est pas plus élevé que celui de Buffalo; les taux de première classe, dans la majorité des cas, sont, en fait, plus bas; et nonobstant les différentes échelles de taux, sous les deux classifications, la 4ème classe de Welland (laquelle s'appliquerait là où la classification officielle est adoptée sans les "exceptions") n'est que quelque peu plus élevée que la 4ème classe de Buffalo. Mais ici, la requérante cite la clause "j" de l'ordonnance 3258, telle qu'amendée par l'ordonnance 3617, et dit que, comme le taux d'accommodation sur la ficelle à lier de Buffalo et Détroit à Port-Huron est de 10 centins, et sur le Michigan-Central c'est aussi le taux jusqu'à Windsor et Sarnia, ce taux ne pourrait pas être excédé aux points intermédiaires si la Commission voulait faire la déclaration que, pour ce qui regarde le trafic des points sur le côté canadien de la rivière Niagara, l'ordonnance 3258 s'applique aussi bien à la destination de l'ouest, de telle sorte que les taux d'accommodation comme ceux de classe seraient également affectés. Evidemment la Commission peut faire cela; ou elle peut décider de limiter le champ de son enquête au produit particulier en question, à savoir, la ficelle à lier.

Je ne suis pas prêt à dire que nous devrions faire telle déclaration générale avant qu'il nous soit donné de faire une investigation plus étendue du sujet. Il

ne me paraît pas clair qu'il y aurait réparation suffisante si une déclaration était faite pour ce qui est du taux d'accommodation sur la ficelle à lier de Buffalo, car comme le chef de traction de la Commission le fait remarquer:

> Les compagnies de chemins de fer pourraient, sans se faire tort à elles-mêmes, voyant que la ficelle à lier n'est pas produite dans Buffalo, annuler la demande de la Classification officielle de cette cité, ou substituer les tarifs d'accommodation sur la ficelle à lier, ce qui exclurait Buffalo comme station d'expédition.

En dehors de la question de savoir si la Commission devrait donner l'interprétation à l'ordonnance demandée pour le taux international, il y a la plus importante question de s'enquérir des dommages, s'il y en a, qu'aura à supporter la requérante dans la présente situation. Comme la chose se présente à moi, la question du taux de Buffalo ne vaut rien quant à l'autre question de savoir si les taux intermédiaires entre Welland et Détroit et Port-Huron sont distinctifs. Buffalo ne manufacture pas de ficelle à lier, et le taux n'est qu'un papier blanc. En autant que le taux existant de Welland à Port-Huron et Détroit est concerné, c'est, en réalité, un taux de progrès.

Le chef de traction de la Commission a recommandé que les taux de Welland aux points intermédiaires fussent classifiés sur la base de ceux d'Auburn. Après mûre délibération, je me trouve dans l'incapacité d'accepter cette recommandation.

Comme il a déjà été indiqué, la cote des taux, à sa face même, nous fait voir de graves contradictions. Par le fait que la ficelle à lier entre en franchise, il serait à conclure que la base des taux inférieurs signifierait une concurrence sérieuse entre Auburn et Welland. Il est cependant allégué par les chemins de fer qu'il n'y a aucun mouvement de ficelle à lier d'Auburn en Canada. La requérante ne contredit pas cette assertion. Il s'en suit, alors, que sous les conditions présentes, et nonobstant la base du plus bas taux, il n'y a pas de concurrence. Le taux est, en effet, un simple papier, et ne peut pas être adopté comme une mesure de taux raisonnables entre Welland et les points intermédiaires du Canada. Si un différent état de choses surgit, il sera alors opportun de considérer le taux d'Auburn.

Je suis d'opinion que la plainte ayant rapport à la différence des taux doit être renvoyée.

DEMANDE DE REMBOURSEMENT.

Le chef de traction de la Commission déclare:—

> *Remboursement.*—La réclamation pour remboursement couvre neuf chargements de wagons, savoir, deux pour Wallaceburg, un chaque pour Dresden, Wheatley, Ridgetown, Chatham, Essex, Tilbury et Saint-Thomas. A l'exception des chargements en destination de Wallaceburg, Dresden et Wheatley, les taux exigés étaient en conformité des tarifs légalement publiés et produits, et la loi des chemins de fer ne donne pas à la Commission l'autorité d'accorder un remboursement en pareils cas. Pour Wallaceburg, Dresden et Wheatley, cependant, le taux exigé, savoir, 20 centins par 100 livres, fut pris sur un tarif d'accommodation publié en juin 1907 (C.R.C. 977), qui aurait dû être amendé quand le Michigan-Central publia son tarif de "ville" de Welland en vertu des clauses de l'ordonnance 3258. Ayant attiré l'attention de l'agent de fret de la Compagnie, à Buffalo, sur cette omission, il m'écrit qu'un supplément corrigeant ce tarif est publié. Le taux légal à ces trois points était le taux de 5ème classe de 18 cents par cent livres, tel que prescrit par la Commission et en conformité de la classification canadienne. Comme l'agent des réclamations de fret de la compagnie a admis en principe que le taux demandé était le taux légal, il devrait être enjoint à la compagnie de rembourser le surtaux de deux centins par cent livres sur ces trois chargements de wagons.

Sur les quatre wagons expédiés à Wallaceburg, Dresden et Wheatley, un taux de 20 centins fut exigé, quand le taux légal était de 18 centins. La compagnie devrait être autorisée à rembourser la différence entre le taux de 18 centins et celui de 20 centins demandé.

Le sous-commissaire en chef donne son concours.

Ordonnance en conformité du jugement, datée du 10 août 1909, rendue.

Une demande postérieure fut faite de la part de la plaignante pour nouvelle audition de la plainte, pour la raison que le jugement rendu était contraire aux faits, à la loi qui régit ces matières et aux intérêts du public en général. Cette demande fut entendue aux séances de la Commission à Ottawa, le 10 mars 1910. Jugement réservé.

Association du Fret Canadien vs *Association des Producteurs de Fruits d'Ontario.*

En octobre 1904, la Commission rendit jugement sur la plainte faite par l'Association des Producteurs de Fruits d'Ontario au sujet des taux de fret sur les fruits. L'article "B" de la partie en vigueur de l'ordonnance basée sur le jugement se lit comme suit:

> Que les fruits décrits dans la classification courante du fret canadien comme "fruits frais" seront transportés en boîtes, paniers ou caisses à claire-voie sur la base des taux réduits qui suivent, à savoir:—
>
> Entre toutes les stations dans Ontario, à l'est du Saut-Sainte-Marie et Fort-William, et entre toutes les stations dans Québec, et interprovincialement entre Ontario et Québec, aussi des stations dans Ontario et Québec, aux stations dans le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, aux taux de la 4ème classe, par chargement de wagon de pas moins de 20,000 liv., au lieu de la 3ème classe tel que présentement, et aux taux de seconde classe, en lots moindres qu'un chargement de wagon de 10,000 liv. ou plus, au lieu de la première classe, tel que présentement. Aussi des stations dans Ontario et Québec à Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon, aux taux de la 4ème classe par chargement de wagon de pas moins de 20,000 liv., au lieu de la 3ème classe, tel que présentement.
>
> Il est compris, dans tous ces cas, que le total des taux sur un plus petit lot ne devra pas être plus élevé que le total des taux sur un plus grand lot au taux suivant plus bas, tel qu'indiqué ci-dessus.

La présente demande est pour une ordonnance rescindant cette partie de l'article "B" qui fixe les taux sur les fruits, en chargements de wagon, à partir de l'est du Canada jusqu'à Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon.

Vu la surabondance d'arguments présentés lors de l'audition sur la demande originale de 1904, aucune preuve orale n'a été offerte, permission étant accordée aux parties de présenter leur argumentation par écrit.

Jugement de la Commission prononcé par M. le Commissaire McLean, le 4 septembre 1909:—

L'Association du Fret Canadien base sa demande sur différentes raisons.

(1) *Développement d'autres centres de distribution.*—Il est allégué que, en sus de Winnipeg, Portage-la-Prairie et Brandon, il y a d'autres points dans l'ouest qui sont maintenant en position de recevoir des fruits par chargement de wagon, pour redistribution aussi bien que pour la consommation locale. L'Association des Producteurs de Fruits d'Ontario s'accorde sur ce point. L'Association du Fret est cependant d'opinion que ce changement de condition ne justifie plus le traitement spécial accordé aux endroits mentionnés ci-dessus. Il est à craindre que la situation des taux existants créera des demandes pour la réduction des taux dans les parties de l'ouest plus éloignées. On affirme que:

> Les taux spéciaux alors accordés ont créé sur cette question de sérieux embarras, avec le résultat que si l'ordonnance de la Commission ne peut être

amendée sur ces points, le revenu des chemins de fer sera matériellement et sans nécessité amoindri de tout ce qui concerne ce trafic dans les autres territoires à l'ouest de Fort-William.

Les taux dont l'Association de Fret Canadien se plaint sont le résultat d'une longue correspondance entre Messieurs Loud et Bunting. Dans une lettre au dossier en date du 2 septembre 1904, M. Loud dit, en référant à la concession de taux:

> Ce n'est pas tout ce que les producteurs de fruits ont demandé, mais c'est autant que nous nous sentons capables de leur accorder d'une manière conséquente—

Il apparaît aussi, d'une lettre au dossier datée du 1er octobre 1904, que l'Association des Producteurs de Fruits desirait voir les concessions de taux s'appliquer à toutes les villes et cités du Canada capables de recevoir des fruits par chargement de wagon. Encore ici, on en est arrivé à un compromis.

Il apparaîtrait, conséquemment, que dans ces compromis les chemins de fer avaient ample opportunité de prévoir les conditions dont on se plaint. Que la concession des taux sur les fruits dût être accordée ou non, aux points à l'ouest de Portage-la-Prairie et Brandon, est une question qui n'est pas matérielle à la présente demande. Je suis incapable de soutenir que des taux ainsi fixés par compromis devraient être changés parce que l'on se plaint que des difficultés de taux peuvent s'élever sur certains points de l'Ouest plus éloignés.

(2) *Affirmations que les taux accordés en* 1904 *produisent des combinaisons plus basses que les taux d'entier parcours de troisième classe existants sur un très grand nombre de points.*—Un exposé a été soumis pour faire une comparaison des taux de plein parcours maintenant existants avec possibilité de combinaison. L'intention évidente de cet exposé découle de l'idée que là où il y a un tel excès de taux de plein parcours sur une combinaison de taux basée sur les taux accordés en 1904, le plus haut taux peut être attaqué avec succès comme irraisonnable de sa nature. Ceci n'est pas conclusif. Il m'apparaît qu'une situation analogue a été traitée par la Commission dans sa décision dans la cause des Taux de plein parcours *vs* Combinaisons des taux locaux, où en référant aux taux d'accommodation, il était dit:—

> Un taux d'accommodation est établi à cause des conditions spéciales du volume du trafic et de la concurrence, etc. Moi pour un, je ne puis conclure avant investigation, qu'un pareil taux d'accommodation en rapport avec le trafic qui se fait entre deux points donnés, est en aucun sens la mesure raisonnable d'un taux de plein parcours à un point plus éloigné. Le chemin de fer devrait être libre d'exercer sa discrétion, sujet toujours à répondre à toute plainte qui peut s'élever au sujet du taux sur une plus longue distance.

(3) *Il est allégué que les taux exigés sur les fruits ne sont pas payants.*—Pour appuyer cette assertion, il est dit:—

> . . . . le taux de Toronto à Winnipeg et d'autres points ordires est de 66 centins par 100 liv. Déduisant le charriage de 3 centins par 100 liv.—puisque la livraison à l'entrepôt est prise, *i.e.*, le charriage n'étant pas accompli,—le taux est de 63 centins. eL taux des lacs et chemins de fer sur les articles en fer de Toronto à Winnipeg est de 65 centins, ou 63 centins, avec le charriage déduit. Le poids minimum des articles en fer est de 24,000 liv., mais, en pratique, la charge moyenne est d'au moins 30,000 liv. Le résultat est que les chemins de fer transportent les fruits avec un revenu moindre par wagon que les plus grossiers articles en fer; ajoutons à cela que les fruits sont de nature périssable et doivent être transportés dans des wagons donnant un service rapide et que dans plusieurs cas les wagons frigorifiques retournent dans l'est vides.

Admettant l'existence du peu de revenu sur les fruits, il n'apparaît pas que ceci soit pertinent à l'argument que les taux devraient être augmentés. Car la com-

paraison entre les taux sur les fruits et ceux sur le fer était aussi apparente en 1904 qu'elle l'est aujourd'hui. Il n'est pas allégué non plus que le tonnage des fruits a augmenté depuis 1904.

(4) *L'augmentation dans le tonnage des fruits est indépendante des taux bas.*—La réponse des expéditeurs de fruits montre qu'il y a eu une grande augmentation dans le tonnage des fruits depuis 1904. Ceci est admis par les chemins de fer. Les expéditeurs de fruits montrent que, pour ne citer qu'un exemple, la *St. Catharines Cold Storage and Forwarding Co.*, a expédié 68 wagons dans l'ouest en 1908, quand elle n'en expédiait qu'un en 1904. Il est aussi démontré que dans le district qui environne Sainte-Catherine, les associations d'expéditeurs ont augmenté de trois à trente-cinq dans la période comprise entre 1904 et 1908, et que la majorité de celles-ci vendent leurs produits dans les provinces de l'ouest. On réfère aussi à l'expansion du commerce des raisins. Par exemple, l'année dernière, une société de l'ouest a acheté et expédié de différents points d'Ontario cent wagons de raisins, qui furent expédiés par le Grand-Tronc, le Chicago et le Northwestern, et le Canadian-Northern. Il est aussi question du développement des fraises en 1909 et de leur expédition dans l'ouest. Il est admis par les deux parties qu'il y a eu augmentation de tonnage.

Pendant que l'Association du Fret Canadien reconnaît cette augmentation de tonnage, elle diminue l'effet du décroissement des taux par un argument qui, dans mon esprit, est plus ingénieux que convaincant. Il est dit que:—

> les chemins de fer ne croient pas que les réductions faites sur les taux, dans le temps, aient en aucune sorte augmenté le volume du trafic, et que d'autres points qui n'ont pas eu le bénéfice d'aucuns taux réduits montreraient un accroissement relatif, indiquant que c'est l'accroissement de la population et le changement de conditons dans les territoires de l'ouest, plutôt qu'une réduction de taux, qui a amené ce mouvement progressif dans le trafic des fruits.

Ceci n'est pas un argument assez solide pour en tirer une conclusion. C'est un pur argument, et non une constatation de faits. En l'absence de réfutation, il semblerait que le sens commun nous ferait croire que la base du plus bas taux a eu quelque effet en développant la demande des fruits.

Les changements dans les conditions commerciales, auxquels il est fait allusion par l'Association du Fret Canadien, n'apparaissent pas suffisants pour nous justifier d'accorder la demande. Vu la discussion surabondante, orale et écrite, qui a eu pour résultat l'arrangement maintenant devant nous, je suis incapable de voir pourquoi, en l'absence de plus exacte information à nous présentée, ce compromis si bien considéré et étudié, serait annulé.

La demande devrait pour ces raisons être renvoyée.

Demande renvoyée en conséquence.

"Bonners' Ferry Lumber Co., Limited", vs *La Compagnie de chemin de fer Great-Northern.*

La plaignante allègue violation de la clause de la "courte et longue traction" de la loi des chemins de fer.

Jugement du commissaire McLean, septembre 27, 1909:—

La *Bonners' Ferry Lumber Co.*, de Bonners'-Ferry, Idaho, acheta quelques petits lots de marchandises de la succursale de la Compagnie de quincaillerie Ashdown, située à Nelson. Ces marchandises furent expédiées de Nelson avec facture, par le premier transport à Gateway, C.-B. Le dépôt à Gateway est sur la frontière internationale; une partie du dépôt étant dans la Colombie-Britannique et l'autre dans le Montana.

Gateway est un point intermédiaire entre Fernie. La distance, par la ligne courte du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Nelson à Fernie, est de 197 milles,

pendant que par la route du Great-Northern sur laquelle les marchandises ont été transportées, la distance de Nelson à Fernie est de 476 milles. En prenant le parcours de la ligne courte il n'y a aucune nécessité d'appliquer la même base aux distances intermédiaires non sujettes à la concurrence du parcours de la même ligne courte.

La requérante prétend qu'on lui assura que les expéditions se feraient de Nelson à Gateway, C.-B., sur le taux de Fernie. Les marchandises transportées à ce taux et les paiements faits sur cette base furent apparemment acceptés Plus tard, on refusa de s'en tenir à ce taux, et la plaignante fut facturée pour le surplus. Aucune base de tarif soit pour ce qui regarde le taux de Fernie, soit pour le surplus au sujet duquel cette contestation s'élève, ne se trouve devant nous présentement. La requérante soutient que le taux plus élevé pour une distance intermédiaire à Gateway, C.-B., comparé au taux plus bas sur une plus longue distance jusqu'à Fernie, est une violation de la clause " de courte et longue traction " contenue dans le paragraphe 5 de l'article 215 de la loi des chemins de fer. Mais le taux de Fernie est un taux de concurrence et cette prétention avancée par la requérante doit tomber.

La question est : quel taux, s'il y en a, était avantageux pour le transport entre Nelson et Gateway, C.-B. Les taux de Fernie et les taux que la requérante fut subséquemment appelée à payer sont comme suit :—

——	Taux de Fernie.	Taux de facture subséquente.
	cts.	$ cts.
1ère classe	83	4 32
2ème "	69	1 83
3ème "	41	1 30

Le sous-chef de traction du chemin de fer Great-Northren établit que les taux de Nelson à Gateway, C.-B., sont basés sur les combinaisons de Spokane. Il apparaît aussi qu'une base de taux d'après une combinaison de Nelson-Fernie et Fernie-retour à Gateway, C.-B., peut être adoptée. Les marchandises pourraient être transportées sous l'une ou l'autre des combinaisons suivantes.

——	Combinaison de Fernie.		Combinaison de Spokane	
	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.	4ème classe.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nelson Spokane	1 25	1 06	0 88	0 75
Spokane-Gateway, C.-B.	1 10	0 94	0 67	0 66
	2 35	2 00	1 65	1 41
Nelson-Fernie	0 83	0 69	0 55	0 41
Fernie-Gateway, C.-B	0 54	0 48	0 38	0 29
	1 37	1 17	0 93	0 70

Des exemples ci-dessus donnés, il apparaîtra que ni l'une ni l'autre des combinaisons puisse expliquer comment on est arrivé au taux dont il est question dans la facture pour taux inférieurs.

D'après moi, le point matériel est l'admission du sous-chef de traction du Great-Northern dans ses lettre du 5 août et du 10 août 1909, produites au dossier, devant la Commission, que le Great-Northern n'a pas de taux de plein parcours entre Nelson et Gateway, C.-B.

L'article 335 de la loi des chemins de fer déclare que:

> Quand le trafic est pour passer sur aucune route continue d'un point en Canada, dans un pays étranger, pour revenir au Canada——et que telle route est exploitée par deux ou plusieurs compagnies, soit canadiennes ou étrangères, les différentes compagnies devront produire devant la Commission un tarif commun pour telle route continue.

(1) Il y a une route continue.

(2) On tombe sous la stipulation de l'exploitation par deux ou plusieurs compagnies, soit canadiennes, soit étrangères, parce que la route est désignée comme suit:

(a) Chemin de fer de Nelson et Fort-Sheppard jusqu'aux frontières.
(b) Spokane-Falls et Northern, de là à Spokane.
(c) Great-Northern, de là à Rexford.
(d) Montana et Great-Northern, de là aux frontières.
(e) Crowsnest-Southern, à destination.

La stipulation de cet article qui ordonne qu'un tarif commun soit produit comme condition précédant le passage du trafic sur la route continue en question n'a pas été observée. Non seulement il n'y a pas présentement un taux de plein parcours entre Nelson et Gateway, C.-B., mais jamais il n'a été produit devant la Commission un tarif classifié ou autres taux entre ces points. La perception des droits entre Nelson et Gateway, C.-B., est, en autant que l'article 235 est concerné, en violation directe non seulement de cet article mais aussi de l'article 314, paragraphe 5:

> Ni la compagnie n'imposera, prélèvera ou recevra aucun argent pour aucun service comme commun voiturier, excepté d'après les dispositions de la présente loi.

Les tarifs produits devant la Commission montrent qu'aucun tarif commun de Nelson ne couvre les stations sur le Crowsnest-Southern, de Gateway, C.-B., à la voie de service de la *Cedar Valley Lumber Co.*, inclusivement. Il n'apparaît pas non plus que le trafic entre Nelson et ces points passe ou non.

De la correspondance produite au dossier il apparaîtrait que la négligence d'observer les dispositions de l'article 335 est, jusqu'à un certain point, due à une confusion de termes relatifs à la loi des chemins de fer et à la loi pour régler le commerce. Il n'est besoin qu'aucun ordre soit rendu pour le présent. Il suffit de constater que jusqu'à ce que les dispositions de l'article 335 soient remplies, il est illégal d'exiger des droits sur le trafic tombant sous le coup de l'article.

Rogers vs *La Compagnie de Messagerie Canadienne.*

La plainte est que le 9 juin un esquif et son équipement furent délivrés à l'agent de la Compagnie de Messagerie Canadienne, de Dorval, Qué., pour livraison à la plaignante à Aylmer, Qué. Ils n'arrivèrent pas en temps voulu, et sur enquête au bureau de la compagnie défenderesse, à Ottawa, on apprit que les effets avaient été envoyés à Aylmer, Ont. La quittance reçue de l'agent de la compagnie à Dorval, décrivait la destination comme étant "Aylmer, Ont., près Ottawa". La plaignante demanda à la compagnie de délivrer l'esquif à Ottawa, le bureau de la compagnie le plus proche du point d'adresse, auquel point elle allégua que la Compagnie avait consenti à le livrer, et dit qu'elle ne paierait que les frais depuis Dorval

jusqu'à Ottawa directement. L'esquif fut en conséquence envoyé d'Aylmer, Ontario, à Ottawa, mais avant de le livrer la compagnie demanda le paiment de frais de messagerie, se montant à $17.25. Ce montant fut payé sous protêt, et la plaignante s'adresse à la Commission pour obtenir justice.

La Compagnie de messagerie prétend que la destination était mal adressée quand les effets furent apportés à la station de Dorval, Qué., et furent envoyés à Mad. Rogers, Aylmer, Ont., et qu'elle était justifiable de demander le prix du transport à ce point.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 11 novembre 1909.

J'ai parcouru la correspondance produite en cette cause, et il est clair que la Commission n'a pas juridiction pour examiner la plainte, et si la question avait été portée à mon attention plus tôt, j'aurais arrêté les procédures dès le commencement et laissé la plaignante se pourvoir, si pourvoi il y a, devant les tribunaux. Telle que la cause se présente, il s'agit de savoir qui est responsable de la facture qui a dirigé l'esquif à une fausse adresse. Assumant que si l'enquête était poursuivie devant la Commission et qu'il fut prouvé qu'il y eut négligence de la part de l'agent de la Compagnie de messagerie, la Commission ne pourrait accorder aucune compensation, parce qu'elle n'est pas autorisée par la loi des chemins de fer d'enjoindre aux compagnies de messagerie de réparer les négligences, manques d'attention ou inadvertances de ses agents ou officiers. Ces choses sont du domaine des cours de justice.

Il ne doit pas être conclu de ce qui précède qu'aucune opinion soit exprimée quant à la responsabilité pour fausse adresse, nous mentionnons la chose simplement dans le but de démontrer que la Commission n'a aucune juridiction dans cette réclamation.

La plaignante doit être laissée avec ses droits devant les cours.

Il apparaît qu'il y a eu quelque erreur en calculant les frais d'express, et c'est sur ce seul côté de la contestation que la Commission pourrait s'enquérir. La compagnie offre de rembourser le surplus dépassant le droit exact pour le trajet de retour qu'a fait l'esquif, de sorte qu'il ne reste rien autre chose à faire pour la Commission que de refuser d'intervenir. Si la plaignante réussit à mettre la faute sur la compagnie pour l'erreur, la cour pourra lui donner réparation suffisante.

"The Columbia Flouring Mills Co." vs *La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La Compagnie de Moulins à Farine de Colombia se plaint à la Commission que le chemin de fer Pacifique-Canadien ne s'est pas conformé à l'article 236 de la loi des chemins de fer en ce qui regarde le chemin de fer de la compagnie sur la traversée de la rue Mill, dans la ville d'Enderby, C.-B.

L'article 236 pourvoit à ce que là où le chemin de fer traverse une voie publique à niveau, le dessus du rail peut être plus haut ou plus bas que le niveau de la voie publique, jusqu'à un pouce, sans être jugé une obstruction.

Jugement du commissaire Mabee, 27 avril 1909.

Là où le chemin de fer de la défenderesse traverse la rue Mill, dans la cité d'Enderby, C.B., les rails sont en quelques endroits 4½ pouces au-dessus du niveau de la rue. Selon la loi, sur cette constatation de faits, la Compagnie obstrue la rue. La requérante allègue qu'elle a requis plusieurs fois la compagnie de remédier à cet état de choses, mais qu'elle a toujours rencontré un refus. A l'audition, il a été allégué par le conseil de la défenderesse qu'il n'y a pas de rue à l'endroit en question; la compagnie étant requise de renverser la preuve *prima facie* de la voie publique, étant telle en fait par raison d'usage public, admet maintenant que c'est une rue et trouve qu'elle n'a de titre à aucune partie de ce qui est appelé la rue Mill. Maintenant, il est notoire que la compagnie a été dans l'erreur depuis le commencement par sottise ou déraison, ou par les deux, de la part de quelqu'un,

la plaignante a depuis longtemps été mise dans l'embarras pour le voiturage du produit de ses moulins sur cette obstruction, et a été forcée d'en appeler à la Commission, et nous avons eu l'ennui d'entendre l'argumentation, et de la correspondance depuis l'audition. La défenderesse a eu l'ennui et fait les dépenses pour être présente à l'audition, le secrétaire a eu l'ennui de s'occuper de la question depuis que la cause a été entendue. Maintenant, je voudrais savoir quel est le sens de tout cela. Est-ce que la compagnie n'avait pas quelqu'un d'autorisé sur les lieux pour voir à ce que la plainte fut examinée et l'obstruction enlevée si la compagnie était dans le tort? En autant que je suis concerné, je ne prétends pas passer par tant de tracasseries pour une affaire d'aussi peu de conséquence, et si les chemins de fer se proposent de mettre devant la Commission des plaintes aussi futiles venant de toutes les parties du pays, quand la moindre enquête pourrait leur montrer qu'ils sont dans le tort, la Commission va adopter la politique d'ordonner aux compagnies de chemins de fer de payer les frais des plaignants quand ils auront gain de cause. En effet, dans cette cause, si la plaignante avait été mise dans les frais d'employer un conseil et d'être présente à l'audition, la défenderesse aurait été condamnée à les payer.

Un ordre sera rendu enjoignant à la défenderesse de changer, incontinent, la position de ses rails, où le chemin de fer traverse la rue Mill, à Enderby, de manière à ce que le dessus du rail ne dépasse pas le niveau, ou ne soit pas au-dessous du niveau de la voie publique de plus d'un pouce. M. le commissaire McLean appuie le Commissaire en chef.

Ordre daté du 5 mars 1910, enjoignant à la compagnie du chemin de fer de changer, sans retard, la position de ses rails, rendu en conformité du jugement.

La Compagnie de Téléphone Bell vs *La "Nipissing Power Co."*

La Compagnie de Téléphone Bell a demandé à la Commission, en vertu de l'article 246 de la loi des chemins de fer, un ordre à l'effet de restreindre la *Nipissing Power Co.*, de Toronto, de croiser les fils de la plaignante entre Powassan et North-Bay, le long de la voie publique connue sous le nom de chemin Nipissing, avec ses fils à haute tension avant d'avoir obtenu la permission de la Commission.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 17 novembre 1909.

Cette question n'est pas du tout exempte de doute, mais mon confrère Commissaire est fortement impressionné du mérite de la cause, et est d'opinion que tel ordre doit être rendu.

Il est aussi bien de donner brièvement les raisons pourquoi nous sommes arrivés à la conclusion que nous devions accorder cette demande.

La base sur laquelle s'appuie la loi des chemins de fer pour exiger des compagnies de demander permission à la Commission, avant qu'il leur soit permis de traverser les chemins de fer, est, je le crois, afin que la traverse des fils de pouvoir à haute tension puisse être suffisamment protégée, en vue d'éliminer tout danger ou risque pour le public voyageur. La pratique a été que là où les fils conducteurs d'énergie traversent les chemins de fer sous l'autorité de la Commission des Chemins de fer de la Puissance. demande est faite pour permission de traverser, et après une étude approfondie de la question par l'ingénieur électricien de la Commission, des devis modèles ont été adoptés, destinés à éliminer, en autant que possible le danger aux traverses au cas de courts circuits ou de brisures dans les fils à haute tension.

Maintenant, il n'est pas nié que le même danger existe là où les fils à haute tension traversent une ligne de téléphone, et il est clair qu'il y a nécessité de protection partout où ces fils traversent les chemins de fer. Ainsi, nous avons la base fondamentale, à savoir, la protection du public dans les deux cas. Aussi, s'il était

sage, dans l'intérêt du public de protéger le chemin de fer là où il y a des fils à haute tension, il est également nécessaire de protéger une ligne de téléphone au même point.

Mais, naturellement, cette nécessité ne donne pas juridiction à la Commission, à moins que la loi des chemins de fer ne soit raisonnablement claire en conférant cette juridiction aux points semblables à celui dont il est question. Maintenant, l'article auquel le conseil de la requérante a référé, Nº 5 du 7 et 8 Ed. VII, rend la loi des chemins de fer généralement applicable aux compagnies de téléphone, à l'exception de certains paragraphes nommés qui apparaissent dans le corps de la section 5. Il est laissé à la Commission de dire, il nous semble, sous la large disposition de l'article 5, quels paragraphes de la loi des chemins de fer (autres que ceux qui sont expressément nommés) peuvent raisonnablement s'appliquer aux compagnies de téléphone. Si c'est dans l'intérêt du public de prévenir le danger pour la vie et la propriété qu'un système de protection soit établi là où des fils à haute tension traversent des fils de téléphone, pourquoi ne serait-il pas raisonnable qu'une semblable protection soit accordée à une traverse de ce genre tout aussi bien qu'elle l'est là où des fils à haute tension traversent une ligne de chemin de fer? L'article qui concerne les fils, 246 de la loi, dit qu'aucune ligne de fils, pour télégraphes, téléphones, ou pour transporter, la lumière, la chaleur, le pouvoir ou l'électricité ne sera érigée, placée, maintenue à travers un chemin de fer sans la permission de la Commission. Je suis enclin à venir à la conclusion, bien qu'il me paraisse qu'il ne soit pas irraisonnable de dire qu'une clause de ce genre, incluse dans la loi des chemins de fer, devrait s'appliquer à une ligne de téléphone aussi bien qu'à une ligne de chemins de fer. Il y a eu quelque discussion parce que la défenderesse, ici, est une corporation provinciale. Personne dans le pays n'entretien de plus fortes convictions que moi sur l'opportunité très désirable d'avoir une ligne de juridiction entre les autorités fédérales et provinciales, de manière à ce qu'elles soient étroitement d'accord. Personnellement, je suis d'opinion que la sphère de législation provinciale devrait être suprême et devrait être laissée intacte par le pouvoir fédéral ou par toute cour fédérale ou tout tribunal sous le contrôle fédéral. Mais par nécessité, là où une compagnie constituée sous l'autorité provinciale traverse un chemin de fer à vapeur, sous la juridiction du Parlement, demande doit être faite par la compagnie provinciale à la Commission des chemins de fer du Canada pour permission de traverser le chemin de fer fédéral. Le même principe s'applique au cas actuel. La *Nipissing Power Co.*, est constituée en vertu de l'Acte des Compagnies à fonds social d'Ontario. Bien que la Commission des Chemins de fer du Canada ne devrait en aucune sorte empiéter sur les pouvoirs conférés par le statut d'Ontario à la *Nipissing Power Co.*, cependant, quand cette dernière désire, pour le progrès de ses opérations, traverser un chemin de fer sous la juridiction du Parlement du Canada, elle est tenue de venir devant la Commission des Chemins de fer pour obtenir la permission de traverser ainsi, et cette Commission a déjà demandé des ordres de ce genre sur demande de la *Nipissing Power Co.* Si nous avons raison dans l'interprétation de la loi et si ces clauses ont une application raisonnable à une compagnie de téléphone, alors c'est seulement demander à la corporation d'Ontario de faire la même chose, de prendre le même chemin, d'adopter la même procédure relativement à cette compagnie de téléphone qui est de création fédérale, qu'elle le ferait au sujet de la traverse d'un chemin de fer fédéral, ayant obtenu sa charte d'une source fédérale. Ainsi, il ne paraît pas qu'arriver à la conclusion que ces articles s'appliquent à une compagnie de téléphone serait empiéter sur les droits conférés à la défendreesse par le législature d'Ontario. C'est simplement la requérir de prendre la même procédure, le même chemin lorsqu'elle désire étendre ses opérations à travers une ligne de téléphone, qu'il est admis par tous qu'elle prendrait si elle était désireuse de traverser ses fils sur un chemin de fer fédéral. Pour ces raisons, nous sommes d'opinion

que nous sommes forcés de décider que cet article est applicable et qu'un ordre devrait être rendu.

Si la défenderesse le désire, en autant qu'il y a des questions légales de concernées dans cette demande, elle peut obtenir permission d'aller devant la Cour Suprême pour faire déterminer d'une manière finale si nous avons raison dans notre interprétation, et pour exprimer une vue personnelle et quelque peu égoïste, je ne serais pas désappointé si la Cour Suprême n'entretenait pas la même opinion que nous sur cette question.

M. le Commissaire Mills approuve le jugement.

Baker, Reynolds & Company vs *La Compagnie du Pacifique-Canadien.*

La Compagnie Baker, Reynolds demande à la Commission un ordre enjoignant à la compagnie répondante de rembourser ce qu'elle allègue être un surtaux direct sur un grand nombre de wagons de bois envoyés de divers points de la côte du Pacifique sur le chemin de fer de la compagnie à Brownlee, Tugaski et Outlet, Saskatchewan, stations sur ce qui est maintenant exploité comme l'embranchement Tuxford du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se raccorde à la ligne principale à Moosejaw. Les taux publiés de Moosejaw étaient de 49 centins sur le bois de cèdre et les bardeaux, et de 40 centins sur le bois de sapin et d'épinette. Le premier tarif fut publié jusqu'à Tuxford le 11 avril 1908, au même taux que jusqu'à Moosejaw; jusqu'à Brownlee et Tugaski, le 30 septembre 1908, et jusqu'à Outlook le 2 décembre 1908. Les taux jusqu'à ces trois stations étant les mêmes sur le sapin et l'épinette que jusqu'à Moosejaw et Tuxford, à savoir: 40 centins, et un centin plus loin que Tuxford et Moosejaw, et 50 centins sur le bois de cèdre et les bardeaux.

Le bois en question fut expédié à Tuxford, comme étant la fin de la ligne en exploitation, avec une addition de deux centins jusqu'à Brownlee, et 3 centins jusqu'à Tukaski et Outlook. C'est le surplus du taux de plein parcours sur celui publié et produit dont on se plaint.

Le conseil pour la compagnie répondante prétend que là où l'exploitation de l'embranchement n'a pas été autorisée par la Commission au temps où les tarifs de construction furent publiés, il serait inutile de les produire, parce que la Commission n'aurait aucune autorité pour les approuver, et qu'il n'était pas nécessaire que tels tarifs fussent produits devant la Commission.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, daté le 17 décembre 1909.

L'article 261 pourvoit à ce qu'aucun chemin de fer ou portion d'icelui ne sera ouvert au transport du trafic, *autre que pour des fins de construction, de chemin de fer* par la compagnie, avant qu'elle en ait obtenu permission de la Commission. Il reste clair qu'une compagnie de chemin de fer ne peut employer son chemin en voie de construction autrement que pour transporter son matériel de construction.

Le paragraphe 7 de l'article 261 pourvoit à ce que la Commission, étant satisfaite que c'est pour la commodité du public, après avoir obtenu un rapport d'un ingénieur-inspecteur, peut permettre à la compagnie de transporter du fret sur aucune portion du chemin non ouvert au trafic généralement. Ceci pourrait s'appliquer là où la Compagnie est anxieuse d'accommoder les colons avant que la route ne soit prête pour l'exploitation en général.

L'article 327 pourvoit à ce que des tarifs de fret modèles soient produits et le paragraphe 4 défend à la compagnie d'exiger aucun paiment jusqu'à ce que les dispositions de l'article soient remplies.

Le paragraphe 5 de l'article 314 défend à la compagnie d'exiger, prélever ou recevoir aucun argent pour aucun service comme commun voiturier, excepté d'après les dispositions de la loi des chemins de fer.

En face de tout cela, on dit qu'une compagnie peut transporter du fret pendant sa construction sans que le chemin ait été inspecté et sans que les tarifs aient été produits. Cette prétention est totalement insoutenable. Les droits exigés dans la cause en question ont tous été illégalement perçus et en violation des dipsositions formelles du statut. On dit que la compagnie ne veut pas être embarrassée ni retardée en transportant aucune sorte de trafic pendant la construction, et que c'est seulement pour accommoder les colons dans les nouveaux districts. Avec cette position, naturellement, on est en complète sympathie; mais il n'y a pas de loi, que je sache, qui permette cela, excepté si l'on se conforme aux termes de la loi. Les tarifs portent le titre: "Département de Construction du Chemin de fer Pacifique-Canadien", Département de Construction du Chemin de fer Canadian-Northern concernant le Chemin de fer Canadian-Northern. Ceux-ci sont supposés s'appliquer aux lignes durant la construction et ne sont pas produits devant la Commission. Je ne connais aucune autorité dans la loi pour justifier cette pratique, et on ne nous en a pas montré non plus. Tout ceci est illégal: les argents payés aux compagnies pour services sous ces prétendus tarifs, ont été illégalement prélevés. Les personnes responsables de la publication et l'emploi de ces tarifs se sont exposées aux pénalités pourvues par la loi. Où y a-t-il une autorité pour publier des tarifs au nom du département de construction? Est-ce que c'est un département de la compagnie du chemin de fer, ou une société d'entrepreneurs? Et si ce sont ces derniers, où est leur autorité pour exploiter un chemin de fer, publier des tarifs et prélever des droits? Si cela existe, ce doit être quelque part dans la loi des chemins de fer.

J'ai devant moi un tarif publié par ce qu'on appelle le département de construction de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien. Il porte l'impression suivante: "Durant construction du prolongement Sheho—en attendant l'achèvement et la prise de possession par la compagnie du prolongement est de Lanigan (maintenant sous construction), pour la commodité des colons, etc., etc." J'ai un autre tarif du Canadian-Northern que l'on a essayé de rendre applicable à son prolongement de Mayfield pendant la construction, avec les mots "en attendant l'achèvement et la prise de possession par cette compagnie, etc., etc.", imprimés au dos. Ce tarif porte aussi l'impression au bas "MacKenzie, Mann & Company, Limited, Contractors", ainsi que les noms des préposés à la traction de la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern. Je ne sais pas pourquoi cette pratique a été adoptée ou pourquoi elle a été continuée en face de la loi.

Que des copies du rapport de M. Hardwell et de ce mémorandum, aussi bien que de celui de M. McLean, soient envoyées à la plaignante et aux Compagnies du Pacifique-Canadien, du Canadian-Northern et du Grand-Tronc-Pacifique.

Le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean appuient le jugement.

La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern vs *La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.* *Taux de Muskoka.*

Jugement du commissaire en chef Mabee, 22 novembre 1909.

La première demande de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern était comme suit:

"La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, ci-après appelée "la Compagnie requérante" demande par la présente à la Commission un ordre en vertu de l'article 317 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc et à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, ci-après appelées "Compagnies répondantes", de fournir les facilités de transport à ceux qui désirent voyager de ou à des points sur les lignes des compagnies répondantes ou chacune d'elles, à des points sur la ligne de la compa-

gnie requérante et ses raccordements, et d'émettre des billets à des taux de plein parcours en conséquence.

" 2. La compagnie requérante expose que les compagnies répondantes refusent de permettre aux chemins de fer dans les Etats-Unis d'émettre des billets de plein parcours aux stations de la compagnie de chemin de fer requérante et ses raccordements, employant soit la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, soit la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien à Toronto, et refuse de permettre l'émission de billets de plein parcours à des points sur le chemin de fer de la compagnie requérante et ses raccordements *via* Toronto, de stations en Canada à l'est de la frontière St-Clair.

" 3. La compagnie requérante soumet que le prix des billets de plein parcours convenu des touristes, en affaires, accepté à et de la frontière de Niagara, pour le lac Sparrow, les lacs Muskoka, Parry-Sound, et autre territoire atteint directement par la compagnie requérante et ses raccordements, et qui s'appliquent maintenant *via* les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien à Toronto, et de là soit les chemins de fer Grand-Tronc ou Pacifique-Canadien et leurs embranchements, à destination, devrait être applicable *via* les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, à Toronto, et de là *via* le chemin de fer de la compagnie requérante et ses raccordements, à destination, et que les divisions sur les prix de passage des touristes des Chutes-Niagara que les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien acceptent des touristes en affaires, en échange entre ces lignes à Toronto sur leurs chemins de fer, devraient être aussi acceptées par les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sur le trafic des touristes étiqueté *via* la compagnie de chemin de fer requérante et ses embranchements à partir de Toronto, de manière à ce qu'il n'y ait pas d'embarras pour le public désireux de voyager sur la ligne de chemin de fer de la compagnie requérante, comme ligne continue de communication.

" 4. La compagnie requérante expose qu'à venir jusqu'à présent les compagnies répondantes ont exclu la compagnie requérante de la liste des chemins de fer avec lesquels elles échangent le trafic des voyageurs. La circulaire spéciale du Pacifique-Canadien, N° 4628, C. R. C. N° E 673, datée du 26 novembre 1907, ayant rapport aux prix de passage pour Noël et le jour de l'An, montre que les voyageurs qui désirent aller de points sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à des stations sur d'autres lignes canadiennes, à l'exception de la compagnie de chemin de fer requérante peuvent acheter des billets de plein parcours à destination, et les mêmes conditions existent au sujet des instruction émises par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, tel qu'il appert par la circulaire du chemin de fer Grand-Tronc, N° 2177, C. R. C., N° E 653.

" 5. La compagnie requérante expose de plus que les conditions existantes au sujet des prix de passage de Noël et du jour de l'An, telles qu'expliquées ci-dessus, s'appliquent généralement sur les autres affaires des voyageurs pendant d'autres parties de l'année, tel qu'expliqué ci-après.

" 6. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien permet à des lignes dans les Etats-Unis et leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le désirent, d'émettre des billets directs à des points comme Beaverton, Ontario, Washago, Ontario (qui sont atteints, à la fois, par le chemin de fer Grand-Tronc et la compagnie de chemin de fer requérante), *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien à Toronto et de là *via* le Grand-Tronc de Toronto, mais ne permet pas de billets similaires *via* la compagnie de chemin de fer requérante, les prix de passage sur tout chemin de fer des Chutes-Niagara à Beaverton & Washago étant montré sur le tarif du comité des taux d'été de la frontière de Niagara, pour la saison 1908, comme s'appliquant seulement *via* Toronto et le chemin de fer Grand-Tronc.

" 7. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien permet à des lignes dans les Etats-Unis et leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le dé-

sirent, d'émettre des billets directs pour Severn (qui est le port du Grand-Tronc pour lieux de plaisance sur le lac Sparrow) *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien pour Toronto, et de là *via* le Grand-Tronc, mais ne permet pas de billets similaires *via* Toronto et la compagnie de chemin de fer requérante à Hamlet ou lac Sparrow (qui sont les ports de la compagnie requérante pour lieux de plaisance sur le lac Sparrow), bien que ce territoire soit atteint seulement par les chemins de fer Grand-Tronc et la compagnie requérante, mettant ainsi des obstacles dans le chemin des voyageurs qui désirent passer sur le chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à Toronto, et de là sur le chemin de fer de la compagnie requérante jusqu'au lac Sparrow et Hamlet.

"8. La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien permet aux lignes dans les Etats-Unis et à leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le désirent, d'émettre des billets directs pour les ports sur les lacs Muskoka *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien pour Toronto, et de là *via* le chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à Muskoka-Wharf (qui est le port du Grand-Tronc pour les lacs Muskoka), et de là *via* la Compagnie de Navigation des lacs Muskoka, à destination, mais ne permet pas de billets similaires *via* Toronto et la compagnie de chemin de fer requérante jusqu'au Parc Bala ou Lac-Joseph (qui sont les ports de la compagnie requérante pour les lacs Muskoka), et de là par la Compagnie de Navigation des lacs Muskoka, à destination.

"9. La compagnie requérante expose que durant la saison des touristes de 1907 des billets de plein parcours furent émis par certaines lignes des Etats-Unis à certaines stations sur le chemin de fer de la compagnie requérante *via* la Frontière Niagara et le chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à Toronto, de là *via* le chemin de fer de la compagnie requérante à destination, pour les voyageurs désireux d'aller dans cette direction, mais que les lignes des Etats-Unis furent forcées de discontinuer l'émission de tels billets *via* la compagnie de chemin de fer requérante.

"10. Que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc permet à des lignes dans les Etats-Unis et à leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le désirent, d'émettre des billets directs à des points sur le chemin de fer Paci-fique-Canadien *via* différents points de jonction, mais ne permet pas de billets similaires à des points sur le chemin de fer de la compagnie requérante.

"11. Que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc permet à des lignes dans les Etats-Unis et à leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le désirent, d'émettre des billets directs à des points sur les lacs Muskoka *via* Grand-Tronc jusqu'à Toronto, de là *via* le chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'à Bala (qui est le port du Pacifique-Canadien pour les lacs Muskoka), et de là *via* la Compagnie de Navigation des lacs Muskoka jusqu'à destination, mais ne permet pas de billets similaires *via* Grand-Tronc jusqu'à Toronto, de là *via* le chemin de fer de la compagnie requérante jusqu'au parc Bala ou Lac-Joseph (qui sont les ports de la compagnie requérante pour les lacs Muskoka), et de là *via* la Compagnie de Navigation des lacs Muskoka jusqu'à destination.

"12. Que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc permet à des lignes dans les Etats-Unis et à leurs agents dans le Canada-est, quand les voyageurs le désirent, d'émettre des billets directs jusqu'à Parry-Sound *via* Jonction de la Baie-James, et de là *via* le chemin de fer de la compagnie requérante, donnant ainsi à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc la longue traction (la traction de la compagnie requérante, de la Jonction de la Baie-James à Parry-Sound n'étant que de quatre milles), mais ne permet pas, même quand les voyageurs désirent la même chose, l'émission de billets directs jusqu'à Parry-Sound, *via* Toronto, et de là *via* le chemin de fer de la compagnie requérante.

"13. La compagnie requérante émet maintenant, pour les voyageurs qui le désirent, les mêmes billets directs, de toutes ses stations à des points sur les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien et leurs embranchements *via* soit la

Jonction de la Baie-James ou Toronto, selon le désir des voyageurs, et soumet que cet arrangement devrait être réciproque.

"14. La compagnie requérante expose que cette question de billets d'entier parcours a été soumise aux compagnies répondantes, mais que toutes deux ont refusé d'accéder à la demande de la compagnie requérante pour l'émission de tels billets d'entier parcours.

"15. La compagnie requérante expose que le refus des compagnies répondantes dont il est mention a causé des inconvénients considérables au public voyageur, tant des Etats-Unis que de points dans le Canada-est, en forçant les voyageurs à acheter des billets locaux et de bagage jusqu'à Toronto seulement, là où les voyageurs sont obligés d'acheter d'autres billets de la compagnie requérante et de faire vérifier de nouveau leur bagage jusqu'à destination finale, empêchant ainsi le public de voyager sur les deux lignes de chemins de fer, comme ligne continue de communication, tel que prévu par la loi des chemins de fer.

"16. La Compagnie requérante soumet que le refus des compagnies répondantes de permettre à leurs agents et aux autres lignes d'émettre des billets directs pour les voyageurs qui désirent aller de ou à points sur les lignes des compagnies répondantes ou sur ces même lignes, et à des points sur la ligne de la compagnie requérante et ses raccordements, est injuste, nuisible, contraire aux intérêts de la compagnie requérante et à ceux des voyageurs désireux d'acheter tels dits billets directs, et contraire aussi aux dispositions de la loi des chemins de fer et la compagnie requérante fait en conséquence la demande d'un ordre pour empêcher les compagnies répondantes de continuer telle injustice, et de forcer ces compagnies à émettre des billets de plein parcours tel que mentionné dans le paragraphe 1 ci-contre.

La plainte a été entendue le 23 avril et l'ordre suivant rendu :—

"Sur l'audition des conseils de la compagnie requérante et des compagnies répondantes, la preuve produite, et ce qui a été allégué et sur le rapport du chef de traction.

"1. Il est ordonné que la compagnie requérante et les compagnies répondantes soient et sont par les présentes requises de s'entendre, publier et produire des tarifs de taux communs pour les voyageurs, calculant chacune leur proportion de manière à ce qu'ils s'appliquent au trafic des voyageurs qui s'échange entre les dites compagnies, autre que celui qui a son origine aux points des compagnies répondantes, ou avec des compagnies qui se raccordent avec ou délivrent aux compagnies répondantes, et destiné à des points communs aux lignes de la compagnie requérante et des compagnies répondantes.

"2. Et il est de plus ordonné que les autres demandes contenues dans la requête soient et sont par les présentes refusées.

Le conseil pour la requérante, sur l'argumentation de la cause originale, demanda un ordre pour forcer les répondantes de permettre aux lignes américaines d'émettre des billets directs, donnant droit aux voyageurs de se transporter sur la ligne de la requérante à Toronto. Mais on a pensé que la juridiction de la Commission pour accorder tel ordre était douteuse, et ainsi ce redressement n'a pas été accordé.

Plus tard quelque différence d'opinion s'est élevée entre les compagnies au sujet de l'interprétation et de la portée de la clause 1 de l'ordre susdit, et en octobre une ordonnance de la Commission fut rendue, laquelle, si je le comprends, a été obéie.

Le 28 octobre une plainte fut portée devant la Commission par le Club de Campement Keystone de Pittsburg, Pensylvanie, à l'effet que ses membres ne pouvaient pas acheter de billets de plein parcours de Pittsburg à des points sur les lignes du Canadian-Northern. Après une volumineuse correspondance, cette question avec un certain nombre de plaintes similaires venant d'autres personnes, vinrent devant nous pour audition, le 28 avril, quand l'ordre suivant fut rendu :—

Sur audition de la demande, aux séances de la Commission tenues en la cité de Toronto, le 28 avril, en présence des conseils des compagnies de chemins de fer Canadian-Northern, Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, personne ne comparaissant pour les plaignants, lors de l'audition, et sur ce qui a été allégué par les conseils susdits—

Il est ordonné que les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien soient et sont par les présentes obligées d'honorer à partir des frontières internationales et au sujet de leurs lignes en Canada tout arrangement pour billets de plein parcours et pour bagage émis et pourvus en premier lieu par les chemins de fer des Etats-Unis, de points dans les Etats-Unis à des points sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario où il n'y a pas de concurrence.

Immédiatement après que cette ordonnance fut rendue, une correspondance s'échangea entre les agents généraux des trois compagnies, et dans un mémoire du gérant général des voyageurs du Canadian-Northern au solliciteur en chef de cette compagnie, daté du 20 juin 1909, dont on a produit une copie, on demande, " afin de stipuler entièrement au sujet des billets directs à nos stations, qu'ordre soit donné aux compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien de publier les prix et la répartition équitable à ce sujet *depuis les endroits où se fait cet échange avec leurs ramifications aux Etats-Unis aux endroits* où il n'y a pas de concurrence sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, tels prix devant couvrir ceux payés par les touristes et l'autre trafic, et être identiques à ceux actuellement en vigueur sur le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc pour le même district."

La partie ci-dessus soulignée montre un trait distinctif du cas non prévu par aucune des ordonnances en question.

Dans une lettre de l'adjoint de l'agent du contentieux de la Compagnie du Canadian-Northern, en date du 28 juillet, se lit l'énoncé suivant—"La situation en peu de mots semble être la suivante—Le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien ne refusent pas d'accepter les billets directs qui sont émis, mais nous comprenons qu'ils ont suggéré à certains chemins de fer américains qu'ils aimeraient mieux ne pas les voir émettre des billets directs sur leurs lignes, et bien que certaines compagnies américaines vendent des billets directs, d'autres ne le font pas. Si la Commission forçait le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien à établir des tarifs semblables depuis les stations *sur la frontière* jusqu'aux stations qui sont situées sur notre chemin de fer, ceci réglerait immédiatement la différence, attendu que tous les chemins de fer américains pourraient, si un voyageur insiste, vendre des billets d'après ces tarifs."

Un autre énoncé qui fait la difficulté que soulève le pétitionnaire apparaît dans une lettre de leur adjoint de l'agent du contentieux en date du 29 octobre, dans laquelle il est déclaré que les compagnies (le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien) ne se conforment pas à *l'intention* exprimée dans l'ordonnance du 6 mai, et que si la Commission entend que cette ordonnance prenne effet, il sera nécessaire d'en rendre une plus spécifique. On suggère alors qu'ordre soit donné au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien de demander les mêmes taux depuis les stations sur la frontière américaine jusqu'aux stations où il n'y a pas de concurrence sur la ligne du Canadian-Northern.

Le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc ont produit des réponses à la requête ci-dessus, et ont soulevé une objection quant à la juridiction qu'a la Commission pour leur demander de produire des tarifs qui couvrent le trafic qu'ils font aux Etats-Unis.

D'après ce que j'ai pu comprendre jusqu'ici de tout ce qui a été dit au sujet de cet argument et de ce que contient la correspondance produite, les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ne sont pas en faute au sujet des ordres rendus. On a produit des tarifs en conformité avec ces ordres, ces compagnies ont

honoré tous les billets qui ont été vendus, et l'on s'est conformé en tous points aux ordres donnés. La difficulté, apparemment, réside dans le fait qu'elles ne vont pas jusqu'à donner au requérant ce qu'il désire. Il n'y a pas de doute que le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien n'ont pas aidé le Canadian-Northern dans la tentative qu'il a faite pour partager dans le trafic du district de Muskoka. Rien, dans tous les cas, n'indique que l'on ait violé les droits que le pétitionnaire avait acquis en vertu des ordonnances actuellement existantes. Les lignes américaines, dit-on, ne peuvent pas émettre de billets directs, parce que les tarifs produits par les intimés sont des endroits sur la frontière en Canada, tandis que le commerce s'échange aux stations sur la frontière des Etats-Unis, savoir: Détroit, Buffalo et Niagara-Falls, New-York; ainsi quand un voyageur de Pittsburg demande un billet direct pour un endroit exclusif dans le nord du Canada, on lui dit qu'il n'y a pas de tarif entre Buffalo et Bridgeburg, ou Niagara-Falls, N.Y., et Niagara-Falls, Ontario, comme le cas se présente.

Les compagnie du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ont compris que l'expression *frontière internationale*, contenue dans l'ordonnance du 6 mai, ne voulait pas dire quelques endroits aux Etats-Unis, et en cela je crois qu'elles ont raison.

La seule question que semble comprendre cette demande, c'est de savoir si le Bureau des Commissaires peut exiger de ces compagnies qu'elles produisent des tarifs sur ce trafic depuis Détroit, Niagara-Falls, N.Y., et Buffalo. La distance de ces points de correspondance à la frontière est courte, mais c'est en dehors du Canada, et c'est un trafic qui tombe sous la juridiction de la Commission du Commerce entre Etats.

Il est vrai qu'une espèce de juridiction ou contrôle pourrait être exercé sur les opérations de ces compagnies aux Etats-Unis, attendu qu'elles ont été constituées en Canada, ayant leur bureau d'affaires principal, etc., en Canada, mais à la sagesse d'une telle tentative on pourrait répondre que pour leurs opérations aux Etats-Unis, ces compagnies sont sous l'autorité d'un autre pays et sous la juridiction d'une autre Commission. Si cette Commission essayait de les suivre et de les contrôler sur une distance d'un mille aux Etats-Unis, en autant que le principe est concerné, elle pourrait tout aussi bien le faire sur un parcours de cent, de mille milles.

La difficulté pour le requérant réside dans le fait que les trois endroits de correspondance qui couvrent la masse de ce trafic sont situés aux Etats-Unis. Ceci semble être autorisé par l'article 156 de la loi des chemins de fer, "en autant qu'il est permis par les lois là en vigueur".

Dans le jugement de M. le Commissaire McLean, du 5 mai, qui fait la base de l'ordonnance du 6 mai, il est dit "le Bureau n'a pas juridiction sur les taux exigés par le ou les chemins de fer aux Etats-Unis jusqu'à la frontière internationale. Dès l'instant que ce trafic passe la frontière internationale, que ce soit un point de division sur terre ou sur eau, il tombe sous la juridiction de la Commission".

Ceci semble être la seule ligne sûre et raisonnable à suivre dans les différentes questions qui viennent devant la Commission et qui ont rapport au trafic transcontinental. Nous avons eu des difficultés dans le passé au sujet de cette classe de trafic, et nul doute qu'à l'avenir il se rencontrera encore plus de cas compliqués et embarrassants. Il semble qu'à tous les points de vue il ne serait pas sage ni convenable d'essayer par n'importe quel moyen détourné, de déclarer une juridiction extra territoriale quelconque.

D'un autre côté, même si la Commission exigeait des intimés qu'ils produisent des tarifs en vigueur depuis des stations sur la *frontière américaine* jusqu'aux stations situées sur la ligne du Canadian-Northern dans le district de Muskoka, où ces tarifs devraient-ils être déposés? On a prétendu que cette Commission pouvait exiger leur production au bureau de la Commission du Commerce entre

Etats à Washington—de fait cette prétention pourrait difficilement être soutenue—et s'ils étaient produits devant cette Commission seulement, je ne sais pas jusqu'à quel point, si toutefois ils le faisaient, les chemins de fer américains y porteraient attention. Il semble que pour être efficaces et avoir force de loi aux Etats-Unis, ils devraient être produits là. Enfin, la cause étant envisagée sous tous ses aspects, il semble que cette Commission ne peut pas aller plus loin qu'elle l'a fait jusqu'à présent, et l'on doit refuser d'accorder cette requête.

Jugement de M. le Commissaire Mills, dissident.

S'il s'agit entièrement d'une question de droit, je n'ai rien à dire. Si, toutefois, il s'agit, comme la chose se présente d'après ce qui s'est dit, non pas seulement d'une question de droit mais d'une chose à propos, je ne puis appuyer le jugement du Commissaire en chef.

Tant que les articles de la loi des chemins de fer ne sont pas clairs et spécifiques sur la question, le fait seul qu'il est avantageux pour une compagnie de chemin de fer canadienne d'échanger du trafic avec les chemins de fer américains, du côté du Michigan de la rivière Détroit, et du côté de New-York de la rivière Niagara, plutôt que du côté canadien de ces rivières, ne devrait pas, à mon sens, enlever la juridiction du Bureau des Commissaires des Chemins de fer, de pouvoir exiger de telle compagnie canadienne qu'elle publie, dans le cas du trafic international, un tarif commun affectant la partie canadienne de telle trafic (voyageurs et fret), depuis le point d'échange à ou dans le voisinage immédiat de la frontière jusqu'à certains points en Canada.

Techniquement, les points de départ—Détroit, Buffalo et Niagara-Falls, N.Y—sont sous la juridiction de la Commission du Commerce entre Etats, mais la traction, le service, se fait pratiquement tout dans le Canada. Je ne puis croire un instant que la Commission du Commerce entre Etats aurait l'idée de mettre en doute le droit de la Commission canadienne de contrôler le commerce canadien, seulement parce que ce trafic est parti des Etats-Unis au lieu de partir du milieu ou du côté canadien des rivières Détroit et Niagara.

Je puis ajouter que le Bureau des Commissaires des Chemins de fer pour le Canada, en deux occasions, durant les années 1907 et 1909, a ordonné de réduire les taux depuis les localités sur la frontière internationale du côté des Etats-Unis jusqu'à des endroits au Canada. Voyez l'ordre N° 4062, en date du 4 novembre 1907, réduisant les taux sur le charbon depuis Rouse's-Point, New-York, jusqu'à Coteau-Junction et Saint-Polycarpe dans Québec; aussi l'ordonnance N° 6168, en date du 3 février 1909, réduisant les taux sur le charbon à partir de Suspension-Bridge, N.Y., Black-Rock et Buffalo jusqu'à Lindsay, Ont. Les compagnies de chemins de fer ont obéi à cet ordre sans hésiter, et la Commission du Commerce entre Etats n'est pas intervenue.

De fait, l'intervention possible de la Commission du Commerce entre Etats, motivée par une technicité légale telle que celle invoquée par les compagnies intéressés dans cette cause est, je crois, un simple épouvantail. C'est pourquoi je suis d'opinion que les compagnies intimées (le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien) devraient recevoir instruction chacune de produire et publier immédiatement de la manière habituelle un tarif commun avec la répartition en découlant, d'un point de la frontière (ou dans le voisinage immédiat de la frontière internationale) à l'endroit où l'habitude est de faire l'échange du trafic entre les chemins de fer du Canada et des Etats-Unis, et de ces endroits sur le territoire canadien sur leurs lignes (le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien, selon le cas) jusqu'à toutes les localités situées sur le Canadian-Northern—Toronto jusqu'à la ligne de Sudbury—non reliées par le chemin de fer de la compagnie qui publie le tarif commun; tel tarif commun devant s'appliquer aux voyageurs et à l'autre trafic, et être identique quant à sa portée et son effet avec ceux actuellement en vigueur par le Grand-Tronc et le Pacifique-Canadien jusqu'aux localités dans les mêmes districts sur leurs lignes respectives.

De plus, si les compagnies intimées, nonobstant les faits et les circonstances particuliers à cette cause, continuent à insister sur la question de juridiction au moyen de technicités légales, prenant en considération la différence injuste que l'on établit contre la Compagnie du Canadian-Northern, la Commission peut et doit désavouer les tarifs communs que les dites compagnies ont publiés et mis en vigueur pour les localités qu'elles desservent sur leurs lignes respectives dans les mêmes districts. Tout en admettant qu'il ne soit pas possible de rendre une décision satisfaisante sur tous les cas soulevés en cette cause, il serait, ce me semble, dans l'intérêt du public voyageur ainsi que de la compagnie requérante, de faire autant qu'il se peut pour en arriver à une solution raisonnable de ce problème.

Le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean appuient le jugement du Commissaire en chef.

Compagnies de Télégraphe—Calcul des mots dans les messages privés.

Le département des transports de la *Canadian Manufacturers' Association* porte plainte contre les compagnies de télégraphe *Great-Northwestern, Canadian-Pacific* et *Western Union,* au sujet de l'amendement proposé au règlement No 4 de leurs tarifs, qui a traite à la transmission des messages au moyen d'un code entre diverses localités en Canada.

Il y a eu séance de la Commission au sujet de cette plainte, et on a entendu les parties. Elle était composée du commissaire en chef, du sous-commissaire en chef et de M. le commissaire McLean. Elle fut tenue à Ottawa le 21 décembre 1909; les compagnies de télégraphe et l'association plaignante étaient représentées.

Les faits sont pleinement exposés dans le jugement de la Commission rendu verbalement par le Commissaire en chef à l'audition.

Jugement du Commissaire en chef Mabee:—

Cette cause vient devant nous à la suite d'une demande faite par le gérant des transports de l'Association Canadienne des Manufacturiers (*Canadian Manufacturers' Association*) reçue à la fin de novembre, et qui a trait à un changement proposé dans le règlement, laquelle demande a été reçue au bureau de la Commission des Chemins de fer le 20 septembre et produite au bureau du chef de traction, mais qui porte la date du 14 août, et tend à montrer qu'un avis a été envoyé par le gérant général de la Compagnie de télégraphe Great-Northwestern à tous les gérants et agents de cette compagnie.

Le but de cet avis qui nous a été adressé par le gérant de la compagnie est à l'effet d'amender le règlement No 4 qui fait partie de l'ancien tarif. Il nous semble que la production de cet avis comme devant être un amendement au tarif proposé par les compagnies de télégraphe est une erreur, et nous sommes d'opinion que l'amendement aurait dû être soumis à la Commission sous une forme tout à fait différente, et aurait dû couvrir des sujets non compris dans ce document qui paraît simplement être une circulaire adressée aux gérants et aux agents.

Comme résultat de la plainte à laquelle j'ai fait allusion, venant de l'Association des Manufacturiers, la Commission est d'opinion qu'il ne faut pas faire de changement quant à ce qui a rapport au trafic particulier avant que ceux qu'il affecte et qui peuvent y être concernés n'aient l'opportunité de soumettre leurs vues, et une audition fut fixée à la date du 21 de ce mois.

Il semble que par malentendu ou erreur l'intention véritable de la Commission n'a pas apparemment été communiquée aux compagnies de télégraphe, et comme on l'a signalé pendant la discussion, tout ce à quoi nous voulions apporter de restrictions dans l'intervalle, c'était aux affaires particulières.

Nous concevons pleinement que quant à ce qui concerne le trafic international, il y avait une foule de questions des plus importantes à examiner avant que la Commission pût exercer ses pouvoirs.

Dans tous les cas, nos intentions n'ont pas été transmises fidèlement aux compagnies, et elles ont obéi à nos instructions quant à tout ce qui a rapport à toutes les classes de trafic. Tout ce que j'ai à dire à ce sujet, c'est que j'espère que ce malentendu ne leur a pas causé trop de désagréments.

Maintenant, quant au changement proposé dans les limites de la Puissance du Canada, où doit se limiter notre juridiction, nous sommes tous d'opinion que la proposition faite par les compagnies de télégraphe n'est pas irraisonnable, et nous croyons n'être pas dans l'erreur en nous exprimant comme suit: Il y a nombre d'années, un code qui a été en usage depuis a été permis par les compagnies de télégraphe. J'aime à croire que dans le temps c'était une concession ou un privilège accordé à leurs clients par les compagnies de télégraphe, qu'elles n'étaient probablement pas obligées d'accorder. Mais dans le but de faciliter et d'encourager les affaires, elles ont permis l'introduction de certaines combinaisons de mots avec été capables d'introduire dans leurs correspondances un seul mot qui veut dire de longues phrases. C'était de nature à rogner considérablement les revenus des compagnies de télégraphe. C'était une concession et un privilège accordés au public généralement par les compagnies de télégraphe, lesquels, comme je l'ai dit, probablement sous la loi en vigueur à cette époque, elles n'étaient pas forcées d'accorder.

Maintenant, il n'y a aucun doute quelconque que lorsque ces privilèges ont été donnés au public par les compagnies de télégraphe, jamais il n'est entré dans l'esprit de ceux qui, dans le temps croyaient sage de les accorder, que ces privilèges prendraient les proportions et deviendraient aussi étendus qu'ils le sont aujourd'hui. Je ne puis concevoir que ceux qui à cette époque ont donné ces privilèges au public aient pu concevoir que l'on pourrait faire des combinaisons telles, en les tenant dans les limites raisonnables, comme apparemment les faiseurs de code les ont développées, qu'un mot pourrait signifier des phrases entières, comme on le voit par quelques exemples ici, où un mot en signifie vingt, et ainsi de suite. Je dis ceci sans vouloir manquer de déférence ni faire de réflexions déplacées à l'égard des faiseurs de codes, qui par leurs efforts se sont montrés des génies dans l'intérêt du public sans doute, mais travaillant, nous le croyons parfaitement bien, au grand détriment des compagnies de télégraphe, les inondant de messages rédigés au moyen de codes et qu'elles sont obligées de transmettre, ce qui leur cause une perte de temps, et à perte pour les messages plus longs pour lesquels ces compagnies seraient plus grassement payées. Nous croyons que ces combinaisons et ces messages chiffrés sont la cause d'un travail ardu et irraisonnable pour les compagnies de télégraphe, non pas seulement pour ce qui concerne leurs revenus, mais aussi en rapport avec l'augmentation de leur responsabilité provenant d'erreurs, et le temps qu'il faut aux télégraphistes pour transmettre sur leurs lignes ces messages écrits au moyen de signes conventionnels, et l'obstruction que cela cause au commerce général. Nous pensons tous qu'il est parfaitement évident que ces messages envoyés au moyen de chiffres et signes conventionnels prennent beaucoup plus le temps des télégraphistes qu'il n'en faudrait pour envoyer des messages ordinaires. On dit qu'il faut de 75 à 150 pour 100 plus de temps pour transmettre ces messages conventionnels qu'il n'en faut pour la transmission de mots anglais ordinaires.

D'après la preuve et d'après l'examen des codes que nous avons eu l'occasion de faire, nous croyons que notre estimation n'est pas trop élevée. Ceux qui s'opposent au changement proposé par les compagnies de télégraphe nous ont représenté que ce changement entravait la transmission de mots en huit différentes langues. Personnellement, je crois qu'il est bien malheureux qu'il en soit ainsi, mais nous n'avons rien à y voir.

On dit du côté des compagnies de télégraphe que ce vocabulaire leur est imposé, qu'elles sont obligées de s'y soumettre et de reconnaître chaque mot dans ce vocabulaire comme mot qu'il leur faut transmettre, peu importe le nombre de lettres qu'il renferme.

Tout le résultat qu'apportera à la règle le changement proposé, n'affectera que ces mots artificiels, qui devraient être limités à cinq lettres, et si n'importe quels mots formés de plus de cinq lettres entrent dans la formation d'un mot suivant le code, alors chaque cinq lettres ou fraction formera un mot d'après la nouvelle règle.

Je crois que la règle est couchée en mauvais termes, mais tant qu'il n'y a pas de confusion et tant qu'elle comporte l'intention de ceux qui devront la mettre en vigueur, il n'y a pas à entretenir de critique sérieuse à ce sujet.

Nous ne considérons pas que cette demande puisse hausser les prix exigés pour les messages écrits suivant un code. Nous sommes d'opinion que ces codes peuvent être faits de telle façon que ceux qui ont des affaires qui les obligent à se servir de ce système pour la transmission de leurs messages, n'ont pas besoin de payer plus qu'ils le font aujourd'hui.

Personne n'a insinué que ces mots artificiels ne peuvent pas être limités à cinq lettres, bien qu'il se puisse qu'en forçant la règle on en vienne à bout d'inclure presqu'un aussi grand nombre de mots dans un message représenté par un mot du code. La preuve démontre que la règle—si on suspend son opération durant un temps raisonnable pour permettre à ceux qui se servent de codes de les mettre en forme—n'aura pas pour effet d'augmenter les tarifs pour eux.

On a suggéré que vu le laps de temps qui s'est écoulé depuis le mois d'août dernier, lorsque avis a d'abord été donné, trois mois seraient suffisants pour la suspension de cette règle, et qu'après ces trois mois on pourrait la mettre en vigueur.

Nous sommes d'opinion, cependant, que ceux qui ont placé leur argent sous le système des codes que nous discutons, ne doivent pas être pris à la gorge, et si nous commettons une erreur, il vaudrait mieux peut-être commettre cette erreur en usant de libéralité plutôt que de retarder la mise en force de la règle à une date trop rapprochée. Sur le tout, nous sommes d'opinion que cette règle, incorporée dans un tarif raisonnable, non pas instructions données aux agents comme M. Beatty l'a dit au cours de la discussion, pourra être mise en vigueur, mais pas avant le 1er jour de juillet prochain. Cela donne aux parties intéressées tout le temps nécessaire pour régler leurs affaires en vue du changement qui va s'opérer sans qu'en aucune manière elles aient à payer un prix plus élevé.

Ordre daté du 22 décembre 1909, approuvant les amendements proposés, lorsque incorporés dans des tarifs raisonnables et produits par les compagnies de télégraphe, ne devant pas venir en vigueur avant le 1er juillet 1910, rendu en conséquence.

Bardeaux métalliques. Demande de la "Kemp Manufacturing Company" et de la "Winnipeg Ceiling and Roofing Company", de Winnipeg.

La *Kemp Manufacturing Company* et la *Winnipeg Ceiling and Roofing Company,* ont fait la demande, en vertu de l'article 315 de la loi des chemins de fer, d'une ordonnance enjoignant aux compagnies de chemin de fer d'égaliser leurs taux de fret sur les bardeaux métalliques et la tôle de revêtement, depuis les localités à l'est du Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, au niveau des taux exigés sur les matériaux non manufacturés.

Jugement du commissaire McLean, le 21 décembre 1909

Cette demande a été entendue à Winnipeg en mars de cette année. On a permis à la Compagnie du Pacifique-Canadien de soumettre un exposé élucidant certaines questions se rapportant au trafic. Ce qu'elle a fait subséquemment. Plus tard, divers manufacturiers d'Ontario intéressés dans le même genre de fabrication manifestèrent le désir d'intervenir. Vu la complète opportunité qui avait été accordée à ces manufacturiers de faire une preuve pendant la première audition qui avait provoqué l'expédition de l'ordonnance No 653, en date du 5 juillet 1905, on a

cru suffisant de leur permettre d'exposer leur position par écrit. Ce qui a été fait subséquemment.

La requête devant nous demande que l'on rescinde l'ordonnance N° 653, en autant qu'elle a rapport ou qu'elle affecte les chargements aux localités à l'ouest depuis et y compris Port-Arthur, Ontario, et venant de l'est du Canada, et de Winnipeg et Saint-Boniface, Manitoba. Cette ordonnance fut rendue à la suite d'une demande faite par la " Canadian Manufacturers' Association " et divers manufacturiers de bardeaux métalliques et de tôle de revêtement, qui demandaient une réduction des taux sur ces marchandises appartenant à la 5e classe, requérant en même temps de les classifier dans la 7e classe. L'ordonnance, au lieu de faire droit au redressement de la manière que l'on demandait, suggéra que ces bardeaux et cette tôle de revêtement expédiés par pleins wagons soient soumis à un tarif égal à celui dont ils avaient joui lorsqu'ils étaient transportés par pleins wagons comme marchandises de 7e classe pendant un laps de temps considérable avant mars 1901.

Les étapes par lesquelles on est arrivé à cela sont consignées dans le jugement de feu le Commissaire en chef, ainsi que dans le volumineux rapport du chef de traction à l'emploi de la Commission. L'effet de ce nouveau tarif sur cette marchandise était de donner pour le matériel travaillé, le bardeau et la tôle, un tarif moins élevé que celui exigé pour le matériel brut.

Le Commissaire en chef reconnaissait dans son jugement que l'arrangement était en contravention avec les principes ordinaires de classification. Il dit:—

> Il me paraît, relativement à la nature des marchandises en question, que si le travail de classification était maintenant commencé pour la première fois, ces articles tomberaient naturellement dans la classe 5. Si, comme c'est le cas maintenant, la matière brute était mise dans la 5e classe, il y aurait de fortes raisons pour ne pas mettre les articles manufacturés dans aucune classe inférieure.

Les chemins de fer, de leur propre volonté, pendant onze ans, de 1890 à 1901, transportèrent le matériel travaillé comme tombant dans la classe 7. On a plaidé que c'était une erreur. Mais une erreur dans laquelle on persiste pendant onze ans devient une habitude. Le maintien d'un tel système anormal pendant un temps si prolongé fit pencher la preuve du côté du faie que ça n'était pas désavantageux pour les chemins de fer.

S'ils ont choisi d'être illogiques dans leur classification ou dans leurs taux, il n'y a pas de nécessité pour la Commission d'intervenir comme simple arbitre de la logique. Le devoir de la Commission ici c'est de prévenir ou corriger les injustices. Elle est intéressée dans la logique de la situation seulement quand la création ou la continuation d'un arrangement illogique amène une distinction injuste contre une partie du public. Il est évident que c'est une obligation pénible pour la Commission que d'essayer de redresser de telles erreurs quand l'état de chose a été créé par la volonté du ou des chemins de fer. Pas besoin de dire que la même tâche échoit à la Commission si comme conséquence de ce qu'une de ses ordonnances continue à exister ou que des conditions qui n'existaient pas lorsqu'elle a été rendue deviennent une distinction injuste.

Le matériel brut, la tôle noire, la tôle du Canada et la tôle galvanisée, employée dans la fabrication de bardeaux métalliques et de pans métalliques peuvent être achetés du Pays de Galles ou de Pittsburg. Il n'apparaît pas clairement quel emploi relatif on fait des produits de ces deux endroits. Il est admis par tous les intéressés à la demande que la tôle du pays de Galles est le plus employée. Les requérants déclarent qu'ils font exclusivement usage de cette tôle.

Pour revenir à l'ordonnance première, que l'on demande maintenant de rescinder, le jugement du Commissaire en chef déclare que lorsqu'on s'est départi de la classification, la chose était justifiable sous les circonstances existantes. Il est vrai qu'aux premières phases qui ont amené cette ordonnance, une lettre en date

du 15 juillet 1904 a été reçue, dans laquelle la *Winnipeg Ceiling and Roofing Co.* protestait parce qu'on accordait un tarif moins élevé pour le matériel travaillé que pour la matière brute. Tandis que le rapport du chef de traction de la Commission, en date du 21 février 1905, mentionne ce protêt, on ne voit rien en consultant le jugement du Commissaire Killam qui ait trait à cette question; bien plus, on y voit qu'elle n'a en aucune manière motivé aucune partie du jugement. Il est facile de citer les paroles du chef de traction de la Commission dans un rapport au sujet de la demande qui est maintenant devant nous:

> Le jugement était basé sur l'existence continue pendant des années des taux réduits que les compagnies avaient établis en 1890.

Le jugement démontre que ce qui avait du poids auprès du Commissaire en chef c'était que de leur propre volonté les chemins de fer, pendant onze ans, avaient transporté la matière ouvrée dans la classe septième. Le fait d'avoir continué pendant des années ce tarif anormal mettait sur les compagnies l'obligation de détruire la présomption que cet arrangement n'était pas raisonnable, ce que les chemins de fer n'ont pas fait d'une façon conclusive.

La demande de bardeaux métalliques et de tôle à revêtement en autant que l'ouest est concerné, se fait particulièrement pour la construction des élévateurs et des entrepôts à l'ouest de Winnipeg. En conséquence tous les points de comparaison du tarif devront avoir égard aux endroits où se fait la distribution.

Les tableaux comparatifs suivants, pris du rapport du chef de traction de la Commission montrent l'état actuel des tarifs et des frais de transport qui doivent être payés pour manipuler ces articles de commodité. Ils démontrent les résultats sur le trafic qu'effectue la concurrence entre Toronto et Montréal dans les localités à l'ouest de Winnipeg, comparé avec les produits manufacturés à Winnipeg même.

TOLE DU PAYS DE GALLES.

MANUFACTUREE A MONTREAL *vs* WINNIPEG.

	Base de la Commission	Base du tarif égulier.
N° 1. Tôle, Cardiff à Montréal	18½	18½
" 2. Bardeaux, Montréal à Branond	62—80½	76—94½
" 3. Tôle, Cardiff à Winnipeg	70	70
" 4. Bardeaux, Winnipeg à Brandon	19—89	21—91
Différence en faveur de Montréal	8½	
" " de Winnipeg		3½

TOLE DU PAYS DES GALLES

MANUFFACTUREE A MONTREAL *vs* WINNIPEG—*Suite.*

	Base de la Commission	Base du tarif régulier.
N° 1. Tôle, Cardiff à Montréal	18½	18½
" 2. Bardeaux, Montréal à Calgary	97—115½	129—147½
" 3. Tôle, Cardiff à Winnipeg	70	70
" 4. Bardeaux, Winnipeg à Calgary	56—126	71—141
Différence en faveur de Montréal	....	6½
" " de Winnipeg	10½	

N° 1. Quayage, 1c., charriage, 3c. ajouté.
" 2. Montréal, charriage non ajouté. Manufacture sur embranchement.
" 3. Winnipeg, charriage déduit. " "
" 4. Winnipeg, charriage non ajouté. " "

MANUFACTUREE A TORONTO *vs* WINNIPEG.

	Base de la Commission	Base du tarif régulier.
N° 1. Tôle, Cardiff à Montréal	14½	14½
" 2. " Montréal à Toronto	15½	15½
" 3. Bardeaux, Toronto à Brandon	64—94	78—108
" 4. Tôle, Cardiff à Winnipeg	70	70
" 5. Bardeaux, Winnipeg à Brandon	19—89	21—91
Différence en faveur de Winnipeg	5	
" " "	....	17
N° 1. Tôle, Cardiff à Montréal	14½	14½
" 2. " Montréal à Toronto	15½	15½
" 3. Bardeaux, Toronto à Calgary	99—129	131—161
" 4. Tôle, Cardiff à Winnipeg	70	70
" 5. Bardeaux, Winnipeg à Calgary	56—126	71—141
Différence en faveur de Winnipeg	3	
" " "	....	30

No. 1. Charriage non ajouté (prorata entre Cie. S.S. et Cie. ch. de fer.)
" 2. 13½ cents plus charriage à Toronto (le tarif d'importation comprend les termini à Montréal).
" 3. Charriage à Toronto ajouté (Pas sur la tôle à revêtement).
" 4. Charriage à Winnipeg déduit. Placé sur voie d'évitement.
" 5. " " non ajouté. " "

D'après le tableau ci-dessus, on peut se rendre compte de ce que sont les avantages et les désavantages du trafic. Dans les différences du trafic j'inclus le camionnage où il y en a. Tenir compte des frais de camionnage est essentiel, parce qu'il indique quels sont les frais totaux du transport de ces marchandises à destination. Ceci empêche les comparaisons injustes sur les taux, basées sur les taux à des endroits où n'existent pas ces frais de camionnage, comparés aux endroits où tels frais sont exigés. Le sommaire suivant compilé d'après les tableaux précédents, donne en résumé les différences dans le trafic net—le désavantage pour le manufacturier de Winnipeg étant représenté par le signe — et l'avantage par le signe +.

TOLE DU PAYS DE GALLES.

Chargements pour Brandon, Winnipeg		Chargements pour Calgary, Winnipeg	
Montréal	−8½ cents	Montréal	−10⅓ cents
Toronto	+5 "	Toronto	+3 "

Comme il a été dit plus haut, la tôle venant de Pittsburg est une quantité négligeable dans cette affaire. Il est à présumer que ce qui crée cet état de chose c'est que la tôle galloise tombe sous le tarif préférentiel, tandis que celle qui vient de Pittsburg est sujette à un droit. Les tableaux qui apparaissent au rapport du chef de traction de la Commission nous montrent un sommaire semblable à celui ci-dessus.

TOLE DE PITTSBURG

Chargements pour Brandon, Winnipeg		Chargements pour Calgary, Winnipeg	
Montréal	+5¼ cents.	Montréal	+3¼ cents.
Toronto	+5¼ "	Toronto	+3¼ "

Ces sommaires prouvent que pour ce qui a rapport à la tôle galloise Montréal a l'avantage sur Winnipeg au point de vue du trafic. C'est sur la situation qu'occupe Montréal que les requérants basent leur demande.

Les requérants allèguent qu'en certains temps ils achètent leur matière brute de marchands à Montréal, et qu'ils sont par là sujets à un désavantage quant au taux, par le fait qu'il leur faut transporter la matière brute à Winnipeg, la manufacturer là et la vendre sur le même marché en concurrence avec le produit manufacturé à Montréal qui a été expédié plus loin à un tarif moins élevé. Les intervenants, dans leur argument, prétendent qu'il est faux que l'on fasse à Montréal l'achat de la matière brute. Je ne crois pas que ceci fasse une différence d'un côté ou de l'autre. C'est tout simplement une question de circonstance dans l'achat, et il n'y a pas à baser une conclusion à ce sujet. C'est, je le crois, simplement un exemple de la situation telle qu'elle est.

Le fait principal c'est la fabrication et la concurrence à Montréal. On conteste l'allégation que des bardeaux métalliques et de la tôle à revêtement soient manufacturés à Montréal pour faire concurrence aux articles manufacturés à Winnipeg. Il apparaît toutefois qu'une quantité considérable de bardeaux métalliques et de tôle sont manufacturés à Montréal pour de là être expédiés à Winnipeg.

Il est établi que les manufacturiers de ces produits à Montréal et à Winnipeg se font une concurrence commerciale, et comme il est établi que la première a un avantage sur la dernière quant à ce qui concerne les taux à payer, le question se pose: est-ce que cet avantage est juste ou injuste.

C'est une des conditions naturelles dans les affaires que font les manufacturiers, le capital et la demande étant satisfaisants, de transporter la matière brute à l'endroit le plus économiquement près des centres où se fait la demande de ses produits, puis de la manufacturer. Normalement, ceci signifie que le transport à longue distance de la matière première se fait à bas prix, tandis qu'un prix plus élevé est exigé pour l'article ouvré de la manufacture à l'endroit où il doit être écoulé. Il peut arriver parfois que la matière brute et l'article manufacturé soient taxés dans la même classe. Prétendre que la matière brute est classée plus haut est anormal. La condition naturelle du commerce dont on parle apparaît constamment dans la dispute de centres divers au sujet des taux de distribution. Qu'une

localité ait autour d'elle un territoire de distribution qui lui soit tributaire et ce sera ce territoire, voilà ce qui en général, dans mon opinion, est en dehors des fonctions qui sont du ressort de la Commission.

C'est une question que le commerce général doit être appelé à régler. La Commission ne devient intéressée à la régler que s'il y a quelque plainte au sujet de distinction injuste ou de taux qui ne sont pas raisonnables.

Pour ce qui concerne Winnipeg, les conditions sont matériellement différentes de celles qui existaient lorsque la Commission à eu à s'en occuper en 1905. Il y a actuellement une industrie établie à Winnipeg. Ce facteur, qui en 1905 était négligeable, doit maintenant attirer l'attention.

La Commission ne doit pas essayer de diriger le développement du commerce. C'est quelque chose qui doit être réglé d'une autre manière. Mais, si la Commission s'en tenait à la première ordonnance rendue sans tenir compte des conditions industrielles qui sont changées, ce serait mettre des embarras au trafic et au développement légitime qu'il doit prendre.

C'est pourquoi je suis d'opinion que l'ordonnance N° 633 doit être rescindée quant à ce qui concerne les chargements et dans la limite des territoires ci-haut décrits.

Le Commissaire en chef appuie le jugement.

Une ordonnance est rendue en conformité de ce jugement, en date du 21 décembre 1909.

Demande de la " Rat Portage Company, Limited", pour une ordonnance en vertu des articles 314, 318, 321 et 323 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, de réduire ses taux pour le transport des billots depuis la rivière La-Pluie et autres localités adjacentes jusqu'aux moulins de la compagnie requérante. Audition à Winnipeg, le 19 mars 1909.

Jugement, 10 mars 1909.

L'hon. M. Mabee.—Il me semble que le seul pouvoir et la seule discrétion que nous ayions à exercer en cette cause, et mes collègues de la Commission sont unanimes avec moi sur ce point, c'est le pouvoir qui nous est conféré par un acte de la législature du Manitoba passé dans la 61e année du règne de feu Sa Majesté la Reine Victoria.

Maintenant, il paraît qu'à cette époque le gouvernement du Manitoba a accordé certaines subventions de chemins de fer et donné certaines garanties. Comme condition de l'acceptation de la garantie mentionnée dans la loi, le gouvernement imposa aux chemins de fer une certaine échelle de taux que l'on ne devait pas augmenter quant à ce qui concerne le transport du bois de corde (ce qui n'a pas de rapport avec la demande actuelle) et les billots de pin et d'épinette.

La compagnie de chemin de fer, en acceptant la garantie, tombait sous le coup du statut, et acceptait en même temps que le fardeau de l'obligation, les bénéfices qui en découlaient.

Une des obligations, celle qui fait le sujet du litige actuel, c'est qu'à partir de la distance de 150 milles de l'endroit où le chemin de fer touche à la rivière La-Pluie jusqu'à la cité de Winnipeg, le taux de transport ne devait pas excéder $2.50 par mille pieds, mesure de planche.

Maintenant, le contrat passé avec le gouvernement, c'était qu'à partir de 150 milles ou depuis l'endroit où le chemin de fer touche à la rivière La-Pluie, il était obligé de transporter les billots de pin et d'épinette aux endroits sur son propre parcours pour un prix ne devant pas excéder $2.50 par mille pieds, mesure de planche.

La garantie existe encore. Le contrat statutaire dure tant que dure la garantie. En sorte que tant que la garantie existe, la compagnie de chemin de fer est obligée, par les termes de ce statut, de faire le transport à ce taux ou à un taux n'excédant pas $2.50 les mille pieds.

Maintenant, je ne crois pas qu'il puisse s'élever de discussion par qui que ce soit quant à la situation faite telle que je viens de la définir. Les termes de l'Acte sont clairs. Il n'y a pas d'ambiguïté. Il n'y a pas de contestation quant aux faits. La garantie existe encore, et c'est une condition qui est imposée à la compagnie de chemin de fer.

La difficulté s'élève parce qu'en 1903 un arrangement a été fait, ou on a tenté de le faire, par lequel, en ce qui concerne certaines parties de la route que couvre l'acte dont je viens de parler, les taux devaient être quelque peu augmentés pour le transport des billots de pin et d'épinette.

Des négociations ont été entamées par le président de la *Rat Portage Lumber Company* et le chef de traction de la Compagnie du chemin de fer Canadian--Northern à Winnipeg en novembre 1903, qui se sont terminées par la lettre écrite à cette date et dont lecture a été faite, dans laquelle sont déterminés certains taux que l'on prétend avoir été définis après entente. Il y avait aussi certaines remarques au sujet d'un embranchement et de l'expropriation du terrain pour cet embranchement, mentionnées dans la communication; la lettre se termine avec ces lignes: " Voulez-vous accuser acceptation à la face de la copie de la lettre ci-incluse, et me la renvoyer pour qu'elle soit mise au dossier au bureau."

Maintenant, la lettre écrite en réponse par le gérant de la compagnie n'était pas une acceptation sans condition du contenu de la lettre de M. Shaw. Elle traitait de certaines affaires déjà mentionnées, et se terminait comme suit: " Qu'au retour de M. Cameron il verrait M. Shaw et discuterait cette question avec lui."

On dit qu'ensuite une conversation eut lieu, durant laquelle l'arrangement fut conclu.

Je présume alors que depuis cette date, depuis la fin de 1903, jusqu'au commencement d'août 1905, les taux ont été payés d'après cette base.

Puis en juin 1905, la compagnie présenta devant la Commission une requête faisant connaître avec beaucoup de détails élaborés les statuts divers qui se rapportent à la question particulière qui fait le sujet de ce litige, donnant l'historique des différentes chartes et les stipulations qu'elles contiennent et les termes dans lesquels elles sont couchées, alléguant aussi que la requérante avait un mauvais service de wagons, que ceux fournis ne donnaient pas satisfaction pour leur genre de commerce, et demandant le redressement des griefs.

Premièrement.—Que la compagnie de chemin de fer soit tenue de donner un meilleur service de wagons.

Secondement.—Qu'il lui soit enjoint de se conformer aux termes des divers statuts mentionnés dans la demande.

Troisièmement.—Qu'il lui soit ordonné de rembourser les taux excessifs perçus.

Bien, ces taux excessifs ne pouvaient être autres que les montants plus élevés qui ont été payés en vertu de la base établie par la lettre du 23 novembre 1903.

Apparemment, à cette date la compagnie requérante prétendait qu'elle avait payé des sommes pour frais de transport excédant ceux qui avaient été établis par le statut et par l'acte de garantie.

En août 1905, une convention est intervenue entre les parties actuellement en cause, laquelle est expliquée dans le document en date du 7 de ce mois; d'après ce document M. Cameron, représentant la compagnie requérante, s'engagea à retirer " la demande actuellement sous la considération de la Commission des Chemins de fer au sujet de questions diverses en vertu de l'arrangement suivant."

Il fut convenu que la *Rat Portage Lumber Company* paierait les frais ordinaires sur l'embranchement. Maintenant la requête ne mentionne pas de dispute au sujet de l'embranchement auquel je viens de faire allusion, c'était une question qui avait été réglée entre les parties, et l'arrangement couvrait cette entente, "aussi bien que toutes les questions mentionnées dans la requête produite devant la Commission".

Puis la compagnie devait commencer à faire le terrassement, le ballastage et payer 6 pour 100 sur le coût des rails depuis la jonction avec le Canadian-Northern jusqu'au bout de l'embranchement. Puis le Canadian-Northern devait payer à la compagnie requérante ce qu'elle avait payé pour l'emplacement de la voie depuis l'avenue Oak jusqu'à la jonction de l'aiguille de raccordement de la Compagnie.

Il y avait une stipulation par laquelle toute autre personne qui se servirait de cette voie d'évitement paierait une proportion de tous les montants payés par la compagnie depuis l'avenue Oak jusqu'à la jonction. Puis, que l'emplacement de la voie depuis l'avenue Oak jusqu'à la jonction mentionnée soit la propriété du Canadian-Northern, ceci n'a pas encore été transporté à la compagnie de chemin de fer; M. Cameron devait faire ce transport immédiatement.

Maintenant, on peut voir que la seule question ou questions contenues dans ce document de 1905, qui sont présentées avec beaucoup de soin, sont celles qui se rapportent à l'effet qu'il fallait donner à l'entente conclue au sujet de la construction de cet embranchement, des paiements à faire et du transport des droits sur la propriété sur laquelle il passe.

Mention n'est pas faite dans ce règlement de la plainte logée au sujet des taux excessifs ou prétendus excessifs exigés jusqu'à la date de la production de la requête; il n'est pas non plus parlé de la remise de ce que l'on réclamait ni de ce qui semblait être la partie la plus importante de la plainte, savoir, le mauvais service des wagons. La plainte ne parle simplement que de ce qui a rapport (lisant les termes de l'arrangement) à divers sujets contenus dans l'entente suivante, etc. Je présume, au moins je crois que la présomption raisonnable qui s'infère, c'est qu'il y a eu une autre entente verbale entre les parties à cette date touchant le genre de service de wagons qui devait être donné à l'avenir.

Depuis cette date de l'entente en 1905, on dit que les choses continuèrent à marcher jusque vers le commencement de cette année, alors que l'on allègue que la compagnie était sur le point de porter une autre plainte devant la Commission, et quelque entente s'effectua ou s'est effectuée, ce que l'on dit, par laquelle elle ne devait pas être produite et par laquelle la question devait être référée pour discussion entre le président de la compagnie requérante et le président de la compagnie de chemin de fer.

Plus tard, le 22 février, je crois, la requête actuellement devant nous fut produite, et on ne se plaint pas du service des wagons ni on demande la remise de surtaux excessifs ou allégués tels.

En sorte que le seul point que l'on soumet à notre considération c'est de savoir si la compagnie du chemin de fer a un arrangement avec la compagnie requérante que celle-ci peut faire sanctionner, un arrangement concluant, clair et défini, ou bien sont-ils capables d'établir des faits devant nous desquels nous puissions inférer qu'il y avait un arrangement clair, défini, concluant entre la compagnie de chemin de fer d'un côté et la compagnie requérante de l'autre, par lequel les stipulations de ce statut ne devaient pas s'appliquer et par lequel la compagnie requérante se serait désistée du bénéfice que lui confère l'Acte du Manitoba pour ce qui concerne le transport du bois de corde, des billots de pin et d'épinette sur la ligne de chemin de fer mentionnée.

L'on prétend d'un côté que l'arrangement de 1903 contenu dans la lettre de M. Shaw, en date du 23 novembre de cette année, est final, accepté et adopté par la com-

pagnie requérante, qui se trouve liée par cet arrangement. Eh bien, il n'y a pas de doute que la compagnie requérante a payé sur la base établie dans cette lettre; il n'y a pas de doute non plus qu'elle se plaignait de paiements excessifs, les taux excessifs mentionnés dans la première demande faite à la Commission, et où l'on demandait une remise. Il n'y a pas de doute non plus que ceci a été laissé de côté et qu'elle a continué à payer les taux augmentés au delà de ce que spécifiait le statut, jusqu'à la date de la production de la présente demande; mais il ne semble pas possible que cette lettre et cet arrangement puissent devenir un contrat qui lie et par lequel la compagnie requérante était obligée de payer tout le temps ces taux additionnels.

On affirme d'un côté que la compagnie requérante avait droit de déterminer les limites de cet arrangement et de cesser de payer ces droits de transport n'importe quand elle le voudrait. D'un autre côté on prétend que cet arrangement la lie et a force et vigueur aussi longtemps que la compagnie de chemin de fer décide qu'il en soit ainsi.

Il est très difficile de dire, de fait il est impossible de dire combien de temps, sous les circonstances, l'arrangement peut durer, mais il n'est peut-être pas raisonnable pour la compagnie requérante de dire qu'elle avait droit de ne pas s'y soumettre le lendemain qu'elle l'a consenti, et il me semble aussi qu'il n'est pas raisonnable pour la compagnie de chemin de fer de dire que c'est un arrangement qui a force et vigueur durant son bon plaisir, en d'autres mots, aussi longtemps que des billots peuvent être transportés sur sa ligne jusqu'aux scieries de la compagnie. La question reste indéfinie, et il me semble que la position indéfinie dans laquelle elle est restée nous met complètement dans la nécessité de dire qu'elle est au-dessus de la stipulation claire, simple et expresse du statut qui impose ou limite des droits de $2.50 par mille pieds pour les billots de pin et d'épinette transportés par la compagnie de chemin de fer.

En sorte qu'il me semble que nous n'avons pas d'autre alternative, comme je l'ai dit en commençant, que d'appliquer le statut en vertu duquel la compagnie de chemin de fer a obtenu la garantie du gouvernement. Et le jugement sera:—

Que la compagnie de chemin de fer n'a pas droit de demander plus que la somme de $2.50 par mille pieds sur un parcours de 150 milles, ou depuis l'endroit où le chemin de fer touche à la rivière La-Pluie jusqu'à la ville de Winnipeg, et pour les localités intermédiaires, c'est-à-dire les endroits d'où les billots peuvent être transportés d'une distance moindre que 150 milles sur la ligne de la compagnie, l'échelle des taux sera proportionnellement moindre.

Pour ce qui a trait aux points de départ dans l'Etat du Minnesota, je ne dis rien, parce que nous n'avons rien à voir à cela. Si la requérante se sert de la ligne de chemin de fer depuis des endroits dans l'Etat du Minnesota, ce sont des taux sur lesquels nous n'avons ni juridiction, ni contrôle. Nous faisons simplement la déclaration dans les termes du contrat statutaire intervenu entre la compagnie de chemin de fer et le gouvernement et en vertu duquel la garantie a été obtenue. Nous croyons qu'il est clair qu'ils sont liés par ce contrat durant au moins l'existence de la garantie, et que les taux doivent être conformes au contrat qui a été passé.

Il ne reste plus seulement que les frais de transport sur l'embranchement au bout de la ligne de la requérante vers les moulins de la compagnie.

Je ne sais pas bien au juste en ce moment ce que l'on peut considérer comme l'extrémité du chemin de fer. Il semble qu'en vertu de ce contrat cet embranchement est la propriété de la compagnie de chemin de fer. Dans tous les cas, quant aux taux à payer sur cet embranchement, s'il y en a à payer, nous proposons en attendant de laisser cela en suspens, et si la requérante et la compagnie de chemin de fer ne peuvent pas s'accorder sur ce qu'il serait raisonnable de demander pour ce service, alors nous rendrons une décision et fixerons une somme à payer pour

le service sur l'embranchement, si toutefois quelque chose doit être payé pour cela.

Il me semble que sur cette question les parties peuvent arriver à la régler entre elles.

Manitoba Free Press et al vs *"The Dominion Express Company" **et al.***

Jugement du Commissaire en chef Mabee, 24 décembre 1909.

Le *Manitoba Free Press*, la *Telegram Printing Company* et la *Tribune Publishing Company* se plaignent des taux qu'exige la *Dominion Express Company* pour transporter les journaux en dehors de Winnipeg.

On a laissé cette plainte en suspens avec plusieurs autres dont nous voulions disposer lorsque l'enquête générale au sujet des messageries serait prête à être prise en considération, mais comme il peut y avoir encore des retards pour terminer cette affaire, il est peut-être désirable qu'autant que possible il soit adjugé sur les plaintes individuelles et ne pas retarder plus longtemps de disposer d'elles.

On a dit que jusqu'au mois d'avril 1908, le tarif exigé était de ¼ de cent par livre, alors qu'on l'augmenta à ½ cent. Le premier taux avait été en vigueur pendant plusieurs années, et c'est le taux exigé par les compagnies qui transportent les journaux de Toronto. Il n'y a pas eu d'augmentation à Toronto lorsque les taux ont été augmentés à Winnipeg.

Les compagnies de messagerie, dans le cas des journaux, n'ont pas de levée ni de livraison à faire, et en cela ce service diffère de presque tous les autres que font les compagnies de messagerie. Le taux pour la malle est de ¼ de cent, mais va s'en dire que ce n'est pas une base raisonnable sur laquelle on peut s'appuyer pour décider quel tarif raisonnable on peut imposer aux messageries, non plus que ces compagnies sont obligées de faire concurrence à la malle. On n'a pas fait de preuve au sujet du coût du transport ni aux fins de savoir pourquoi le taux exigé pendant tant d'années avait été doublé. La règle bien connue dans tels cas impose au voiturier l'obligation de donner les raisons pourquoi les taux sont augmentés—la présomption étant qu'un tarif volontairement établi et demeurant en vigueur pendant longtemps est raisonnablement rémunérateur. On ne s'est pas conformé à cette obligation, en sorte que les requérants ont droit *prima facie* à voir rétablir l'ancien tarif.

M. Chrysler, argumentant pour la Compagnie de messagerie, a prétendu que le tarif peu élevé de ¼ de cent avait été établi pour aider la circulation des journaux, mais que depuis que les Compagnies de messagerie sont tombées sous l'empire de la loi des chemins de fer, elles sont obligées de traiter tout le monde sur un pied d'égalité, et ne pouvaient pas accorder de faveurs aux journaux; et que les taux qu'ils paient sont différents de ceux que paient les autres clients pour le même service. Il a aussi prétendu que le tarif de ¼ de cent dans Ontario est irraisonnablement trop peu élevé. On ne nous a pas donné de détails quant à l'existence de *services semblables* pour les autres, et le tarif de ¼ de cent pour le transport hors de Toronto est encore en vigueur.

Nous n'avons rien de plausible pour nous démontrer pourquoi le tarif de Winnipeg devrait être le double de celui de Toronto, et attendu que le tarif de Winnipeg a été pendant plusieurs années le même que celui de Toronto, il semble évident que le seul résultat raisonnable de la contestation doit être le rétablissement du taux de ¼ de cent. Des tarifs à cet effet doivent être produits et prendre effet le 15 février 1910.

M. le Commissaire McLean appuie le jugement.

Une ordonnance est rendue en conséquence, datée du 3 janvier 1910.

Plus tard, par une ordonnance en date du 9 mars 1910, la Commission décida que le taux que devaient faire payer les compagnies de messageries pour le transport des journaux quotidiens de Winnipeg serait le même que celui de la Compagnie de

messageries Dominion dans les localités de l'est du Canada, savoir ¼ de cent par livre sur le tarif réuni par mois vers les endroits atteints par la dite compagnie en deçà de 300 milles de Winnipeg, à l'exclusion du service des wagons, et par là rescindant le dit ordre du 3 janvier 1910.

La Presse Associée de l'Ouest vs *Les Compagnies de télégraphe du chemin de fer Pacifique-Canadien et Great-Northwestern du Canada.*

La Presse Associée de l'Ouest de Winnipeg s'adresse à la Commission, en vertu de la section 323 et suivantes de la loi des chemins de fer, pour obtenir une ordonnance enjoignant aux compagnies intimées d'exiger les taux de presse pour les sujets qui se rapportent à la presse, qu'ils soient adressés à un journal ou à la Presse Associée de l'Ouest, et à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'expédier les nouvelles télégraphiques adressées par d'autres agences de nouvelles au même taux que ceux exigés par la dite compagnie.

Jugement de la Commission rendu le 1er janvier 1910.

Le 2 janvier 1894, l'arrangement suivant fut conclu entre la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien et la Presse Associée:—

> Contrat fait et passé ce deuxième jour de janvier A.D. 1894, par et entre la Presse Associée, corps constitué sous les lois générales de l'Illinois, partie de première part, et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, partie de seconde part.
>
> Fait foi:
>
> Attendu que la partie de première part fait la recherche et la distribution des nouvelles pour leur publication par les journaux dans les limites des Etats-Unis.
>
> Attendu que la partie de seconde part fait le même travail au Canada et que les dites parties désirent faire un échange mutuel de nouvelles à la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis, il est convenu à cet effet:
>
> Que pour et en considération des conventions ci-après acceptées par la dite partie de seconde part, la dite partie de première part s'engage à livrer ses rapports de nouvelles aux représentants de la dite partie de seconde part, à Bangor, dans l'Etat du Maine, à Buffalo, dans l'Etat de New York, à Détroit, dans l'Etat de Michigan et à Seattle, dans l'Etat de Washington, et de ne livrer ces dits rapports à nul autre intéressé pour être utilisés dans les limites du Canada et des provinces anglaises de l'Amérique du Nord.
>
> La dite partie de première part s'engage par les présentes à livrer à la dite partie de seconde part les dits rapports de nouvelles aux endroits ci-dessus mentionnés pour être utilisés dans le territoire du Canada et des provinces anglaises seulement, et la partie de seconde part s'engage à ce que les rapports de nouvelles ne seront pas retransmis pour être utilisés aux Etats-Unis.
>
> La dite partie de seconde part convient de plus et s'engage à transmettre sans frais aux représentants de la dite partie de seconde part, toutes nouvelles courantes du Canada et des provinces anglaises que ses agents pourront recueillir aux endroits plus haut indiqués, et de ne donner les dites nouvelles à nul autre intéressé ou intéressés pour être utilisées dans le territoire des Etats-Unis.
>
> La dite partie de seconde part s'engage de plus à transmettre sur ses lignes au Canada et dans les provinces anglaises de l'Amérique du Nord aussi promptement que possible toutes nouvelles données à ses agents pour être transmises, et livrer icelles aux représentants autorisés de la dite partie de première part aux endroits ci-dessus désignés, les prix pour telle trans mission devant être d'un quart de cent par mot pour tout ce qui sera donné

entre 6 a.m. et 6 p.m., et un huitième de cent par mot pour tout ce qui sera donné à transmettre entre 6 p.m., temps local.

La dite partie de seconde part s'engage à payer à la dite partie de première part, à son bureau à New York, la somme de trente dollars ($30) par semaine durant toute la durée de ce contrat, le dit paiement étant une considération partielle pour l'usage des dites nouvelles données par la partie de première part, et en plus comme compensation ajoutée, devra fournir les nouvelles du Canada et des provinces anglaises de l'Amérique du Nord, tel que ci-dessus mentionné.

Les fils de la partie de seconde part ou ceux de la compagnie avec laquelle elle fait ses raccordements avec les Etats-Unis pourront être placés dans les bureaux de la partie de première part aux endroits ci-dessus mentionnés, de façon à ce qu'un circuit direct s'établisse pour l'échange de nouvelles entre les parties à ce contrat. La partie de seconde part n'aura pas à payer de loyer et autres dépenses excepté les télégraphistes aux endroits ci-dessus mentionnés.

Ce contrat continuera à être en vigueur cinq (5) ans à compter de la date de sa signature, et ensuite jusqu'à ce qu'il soit annulé par un avis de six mois par l'une ou l'autre des parties.

Témoin, notre seing et sceau ce second jour de janvier A.D. 1894.

Attesté: LA PRESSE ASSOCIEE,

CHAS. S. DIEHL, *Sous-secrétaire.*

Par MELVILLE E. STONE, *Gérant général.*

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN,

Par W. C. VAN HORNE, *Président.*

C. DRINKWATER, *Secrétaire.*

On allègue que cet arrangement est encore en vigueur, excepté que la Compagnie de chemin de fer paie quelque chose comme $6,000 par année au lieu de $30 par semaine, tel que mentionné au contrat.

Outre les nouvelles obtenues par la compagnie de chemin de fer de la Presse Associée, elle-même, au moyen de ses agents et de ses correspondants, est devenue dans Ontario et les provinces de l'est, une agence pour recueillir des nouvelles, et elle a ces deux facteurs réunis pour la transmission des dépêches sur ses lignes télégraphiques.

En septembre 1907, la Presse Associée de l'ouest fut fondée avec des bureaux généraux à Winnipeg. On prétend que le service des nouvelles fourni par le Pacifique-Canadien ne donnait pas satisfaction au commencement à cause du prix, et secondement parce que les journaux avaient objection à recevoir leurs nouvelles télégraphiques par l'entremise d'une compagnie de chemin de fer. Cette association est coopérative, ne paie pas de dividendes, n'a pas été fondée dans le but de réaliser des profits, et ses revenus ne sont censés exister que pour payer les dépenses seulement: elle dessert onze journaux publiés à Winnipeg et à l'ouest, et un à Fort-William. Elle distribue ses nouvelles télégraphiques à Winnipeg sur les lignes de la Compagnie du Pacifique-Canadien et de la Compagnie du Great-North-Western et autres: quant à ces dernières, pas besoin de pousser l'enquête plus loin, attendu que la plainte n'est portée que contre les intimées seulement. Ces nouvelles sont préparées aux bureaux principaux à Winnipeg et distribuées par le fil à ses membres, et les questions qui se présentent dans la discussion ont un double aspect. Premièrement, les taux exigés par les intimées pour la transmission de ces nouvelles pour la presse aux bureaux des requérants à Winnipeg sont injustes à cause

de leur distinction; et secondement, les taux exigés pour la retransmission ou l'envoi de la matière composée ou préparée fournie par la requérante à ses membres sont aussi injustes.

Il y a quinze journaux publiés entre Port-Arthur et Victoria qui ne sont pas membres de la Presse Associée requérante, et qui reçoivent leurs dépêches directement des intimées ou de l'une de ces compagnies. Cette division de la Presse de l'Ouest entre la requérante et les intimées peut se voir mieux par le tableau suivant:

Membres de la requérante.	
Winnipeg Free Press,	*Port Arthur Chronicle,*
Winnipeg Telegram,	*Fort William Times Journal,*
Winnipeg Tribune,	*Regina Standard,*
Brandon Sun,	*Saskatoon Phoenix,*
Regina Leader,	*Lethbridge Herald,*
Moosejaw Times,	*Calgary News,*
Moosejaw News,	*Calgary Albertan,*
Calgary Herald,	*Nelson News,*
Edmonton Bulletin,	*New Westminster Columbian,*
Saskatoon Capital,	*Vancouver News Advertiser,*
Fort William Herald,	*Nanaimo Free Press,*
Edmonton Journal.	*Nanaimo Herald,*
	Victoria Colonist,
	Victoria Post.

M. Nichols, président de la requérante, a déclaré lors de l'audition qu'elle ne demandait pas de diminution de taux de presse, mais demandait l'uniformité de ces taux, en d'autres mots, c'est la prétention de la requérante que ses membres sont traités injustement et que la règle établie par les intimées favorise les journaux publiés par leurs clients et contre ceux dont les propriétaires font partie de l'association requérante.

Le tarif actuel exigé par les deux intimées depuis les localités dans l'est du Canada pour Winnipeg est un centin par mot pour le service de jour et un demi-centin pour le service de nuit, et ça été le tarif depuis quelques années. Ces taux sont modifiés par certaines règles qui bornent leur demande à " spécial pour publication *à l'endroit désigné pour être inséré dans un seul journal*". De ceci il ressort que les intimées n'entendaient pas appliquer ces taux de presse aux messages adressés à l'Association de la Presse, qui n'est pas un journal, et lesquels messages ne sont pour être publiés que dans un journal seulement.

Les taux demandés à la requérante depuis les endroits de l'est du Canada sont un centin et un demi-centin par mot pour le service de jour, et trois-quarts de centin par mot pour le service de nuit.

Dans toute la liste il n'apparaît pas qu'il y ait à Winnipeg un journal auquel les intimées fournissent les nouvelles au prix de la presse de un centin par mot pour le service de jour et un demi-centin pour le service de nuit. Tous les journaux dans cette ville qui se servent du télégraphe paraissent être des membres appartenant à l'association requérante, de sorte que pour ce qui concerne Winnipeg il est difficile de voir comment les intimées traitent n'importe quel autre journal ou n'importe quelle autre corporation de façon à les favoriser plus qu'elles ne favorisent la requérante et il n'y a pas de journal à Winnipeg ou autre publication qui soit traité injustement ou favorisé au détriment de la requérante.

Mais décidons de la question plus importante soulevée par la requérante, est-ce qu'il devrait être enjoint aux intimées de fournir aux requérants les nouvelles télégraphiques aux taux et tarifs établis par elles pour la livraison et la publication de ces messages dans un journal? La compagnie de télégraphe peut convenablement, et

dans l'intérêt public, établir des taux peu élevés sur les correspondances télégraphiques aux journaux; on devrait leur permettre de soumettre ces taux à des règles raisonnables. Quand elles ont établi le taux d'un centin pour le jour et d'un demi-centin pour la nuit, l'on considérait que ces taux étaient raisonnables; dans tous les cas, l'on ne s'en plaignait pas, et la requérante ne s'en plaint pas davantage maintenant. Ces taux furent établis par les compagnies de télégraphe avec l'entente qu'ils seraient payés par chaque journal de Winnipeg recevant des dépêches télégraphiques, et que telles nouvelles seraient exclusivement publiées par ce journal. Admettant comme raisonnables les taux établis, cette protection était-elle excessive ou injuste? Si ce cas n'avait pas été prévu, et supposant qu'il y eût eu dix journaux à Winnipeg au moment où les taux devinrent en force, ils auraient pu, le lendemain, s'entendre pour ne prendre qu'un seul message, s'en distribuer mutuellement des copies, et priver les compagnies d'un revenu de quatre-vingt-dix pour cent auquel elles avaient raisonnablement droit, et dont la recette était une des causes pour lesquelles ce tarif peu élevé avait été établi. Et n'est-ce pas de fait ce que la requérante demande? Est-il raisonnable que cette Commission décide arbitrairement qu'un tarif fait et destiné à être appliqué à une classe de trafic le soit à une classe entièrement différente.

L'argument que le coût de transmission est le même n'est pas une raison majeure. Il est vrai que le coût de transmission à la requérante, d'un certain nombre de mots peut être le même que celui demandé à un seul journal à Winnipeg; mais la requérante n'a pas le droit de se prévaloir du tarif de la presse tel qu'établi pour chaque journal, parce que, d'abord, les auteurs du tarif n'avaient pas en vue un semblable état de chose; au moment où le tarif a été promulgué, il n'existait aucune association de la presse à Winnipeg ou dans l'ouest, et en second lieu, parce que, aurait-on prévu la chose, il aurait été parfaitement loisible aux compagnies d'établir un tarif pour chaque journal et un tarif plus élevé pour chaque association de la presse, pourvu que ni l'un ni l'autre n'eût été excessif. Les clauses d'égalité de chemin de fer doivent être lues en autant qu'elles s'appliquent au trafic télégraphique. De plus, supposons qu'il y eût dix journaux à Winnipeg recevant des dépêches des compagnies aux taux d'un centin et d'un demi-centin, le trafic réel serait de dix copies provenant du bureau télégraphique de Winnipeg—une pour chaque journal. La longueur de chacune pourrait varier, quelques-uns pourraient prendre une classe de dépêches, et d'autres prendre d'autres classes. Il y aurait probablement six ou sept fois autant de matière à dépêches provenant du bureau télégraphique de Winnipeg dans le cas de ces dix abonnés, qu'il en émanerait au cas où les dix se constitueraient en une association laquelle ne prendrait qu'une seule dépêche, la partageant entre ses membres comme elle l'entendrait; et cependant l'on conteste à la compagnie le droit de prélever une taxe plus élevée sur cette quantité de matières. La réponse est que le paragraphe 3 de l'article 315 pourvoit à ce que la taxe pour de plus grandes quantités ou de plus grands nombres puisse être proportionnellement moindre que la taxe des quantités moindres et des nombres moins grands. En outre, la dépêche à un seul journal, limitée à la publication dans ce journal-là seulement, n'est pas, si on la compare avec une dépêche à une association de la presse, destinée à la fois à être publiée localement et à être partagée et distribuée sur un grand nombre de points, *trafic d'une même description,* et les *circonstances et conditions,* en rapport avec ces deux classes de trafic, ne sont pas non plus *substantiellement identiques.* Une des principales parties de cet article est les mots *couvrant le même parcours de la ligne du chemin de fer.* Dans l'état de confusion actuel de la loi des chemins de fer, provenant des amendements concernant les compagnies de télégraphe et de téléphone, et laissant des clauses rédigées de manière à ce qu'elles s'appliquent seulement aux compagnies de chemins de fer, devant s'appliquer, en autant que possible, aux compagnies de télégraphe et de téléphone, cette clause (315) n'aurait aucune application quelconque, à moins que le trafic en question ne couvre le même parcours de la ligne de télégraphe du commen-

cement à la fin. Comment cela se peut-il en ce qui concerne toutes ces matières à nouvelles qui s'introduisent à Winnipeg comme point central, nous ne le savons pas, et le sujet n'a pas non plus été développé au cours de la discussion.

A notre avis, la Commission ne devrait pas arbitrairement appliquer le tarif de la presse pour un seul journal à la requérante. Cette opinion est basée entièrement sur le fait que le tarif de la presse d'un centin et d'un demi-centin, et le tarif de la requérante d'un centin et demi et de trois quarts de centin, ne sont pas en eux-mêmes excessifs. En d'autres termes, nous ne croyons pas que la loi exige que les intimées accordent à la requérante le tarif de la presse, sans le fardeau des règles tracées par les intimées en ce qui concerne l'usage à faire du service. L'on n'a pas prétendu que ces règles, telles qu'appliquées à chaque journal, fussent déraisonnables. Les règles et le tarif étaient destinés à être lus ensemble; et il ne paraît pas raisonnable du tout de forcer les compagnies à les séparer et à en appliquer le tarif à une chose qu'eux et personne autre n'avaient en vue quand les taux ont été établis.

Lors de l'audition, certaines statistiques et certains chiffres ont été soumis, faisant voir les taux de la presse aux Etats-Unis et en Angleterre. Ceci a été fait dans le but de démontrer que les taux existants étaient excessifs; mais des statistiques de cette espèce ne sont d'aucune valeur à moins qu'il ne soit aussi démontré quel est le volume de trafic qui se fait sous ces taux, et quel est le profit, s'il y en a—le coût du travail, le coût d'entretien, durée de l'installation sous diverses conditions, sont autant d'agents importants, et tous doivent être connus de manière à établir la valeur d'un tarif dans un pays en comparaison avec un autre.

La seconde partie de cette demande présente des traits entièrement différents et beaucoup plus difficiles.

La requérante a une quantité de matière à Winnipeg qu'elle désire distribuer à ses membres aux points ci-dessus, et elle prétend qu'elle et ses membres sont différenciés par les intimées, en ce que ces dernières constituant une agence pour recueillir et distribuer les nouvelles, entrent en concurrence avec la requérante et transmettent de plus longues dépêches à leurs clients aux endroits où la requérante a des membres, à des taux moins élevés que ceux que l'on demande à la requérante ou à ses membres. Prenez le cas tel que représenté par M. Dafoe à l'audition. A Saskatoon la requérante a un membre, et les intimées ont un abonné ou client, tous les deux journaux du soir. Le membre de la requérante aurait à payer $507 pour obtenir de la requérante le même service que les intimées donnent à leur abonné pour $200. Maintenant, cette inégalité peut exister et existe de fait à tous les endroits où la requérante et les intimées envoyent des dépêches. Ceci est dû à ce que les intimées imposent un taux minime à leurs abonnés et exigent un taux de tant par mot des membres de la requérante. Il n'y a pas le moindre doute que ceci est une source de dissension entre la requérante et ses membres. Les intimées prétendent qu'ells sont dans leur droit, et qu'aucune loi ne peut les arrêter. Elles soutiennent que dans ce cas elles vendent la marchandise, savoir, les dépêches, transmises à un taux minime; que la marchandise est ainsi payée; tandis que dans le cas de la requérante, la livraison, et non la marchandise, est ainsi payée par l'abonné; d'où l'on conclut que les conditions sont différentes.

L'on a prétendu que ces taux minimes furent accordés par la compagnie du télégraphe dans les commencements pour fonder des journaux dans les villes et les cités nouvelles, afin que les colons et autres pussent recevoir des nouvelles télégraphiques de l'étranger; le systême, qui se répandit bien avant que le gouvernement eût le contrôle des taux et des facilités du télégraphe, fut sans doute assez convenable au commencement, fut définitivement établi, et son usage devint pratiquement une nécessité, bien que les pertes du service des dépêches des lignes télégraphiques de l'ouest de la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien fussent évaluées à près de $40,000 par année.

La question à considérer est quel changement, si aucun, doit être apporté à ce système en raison du statut passé en vue de placer les compagnies de télégraphe sous la juridiction de cette Commission. Les clauses de la loi des chemins de fer concernant la taxe et le tarif s'appliquent également aux compagnies de télégraphe et aux opérations télégraphiques des compagnies de chemin de fer, ayant le pouvoir de construire et d'exploiter des lignes de télégraphe à l'usage des compagnies de chemin de fer; et les compagnies de télégraphe et les compagnies de chemin de fer exploitant des lignes télégraphiqus sont requises de produire des tarifs de taxe pour le service télégraphique, de la même manière que les chemins de fer sont requis de produire leurs tarifs pour le trafic du chemin de fer; et la définition de "taxe" ou "taux" à l'article 9 de la loi de 1908, s'applique également aux compagnies de chemin de fer, de télégraphe et de téléphone.

Si la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien avait dans les commencements établi un système de contrats à taux réduits pour le transport du trafic, disons, de Montréal à l'ouest, ces contrats pourraient-ils résister en face des clauses de taxe de la loi? Un contrat à taux réduits, d'une compagnie de chemin de fer, de livrer une de ses marchandises transportées de Montréal à quelque point de l'ouest, pourrait-il résister à un expéditeur de Winnipeg d'une marchandise semblable, avec un taux distinct contre ce dernier, et sinon quant à une compagnie de chemin de fer, pourquoi quant à une compagnie de télégraphe?

A la procédure écrite produite par la requérante après l'audition, appert ce qui suit: "Une compagnie de chemin de fer peut vendre son surplus de charbon à tant la tonne à des citoyens de Winnipeg, et le coût du transport à Winnipeg de ce surplus de charbon ne doit pas nécessairement faire partie du prix. Le prix de vente du charbon vendu dans de telles conditions ne doit pas nécessairement être pris en considération sur une plainte quant au taux demandé par la compagnie du chemin de fer pour transporter du charbon à Winnipeg. Les deux choses sont absolument séparées et distinctes, et n'ont aucune relation entre elles.

Continuons cet exemple au sujet du charbon. Supposons qu'une compagnie de chemin de fer ait une mine de charbon (une agence pour recueillir les nouvelles) à Montréal, et que les requérants aient une semblable mine à Winnipeg, et que Saskatoon soit un point important de consommation; la compagnie peut-elle livrer sa marchandise au consommateur de Saskatoon à raison de $4.00 la tonne, y compris et la valeur de la marchandise et le coût du transport, et demander au producteur de Winnipeg $5.00 la tonne pour le transport seulement? Si cela était permis, les compagnies de chemin de fer, propriétaires de grandes étendues de charbon, pourraient fermer toute autre mine que la leur; et de la même manière les compagnies de télégraphe pourraient forcer toute agence pour recueillir les nouvelles, qui oserait leur faire concurrence, à fermer ses portes, s'il était légal pour eux de se servir des avantages publics qui sont confiés à leurs soins, à savoir, les lignes et les stations de télégraphe, d'après un système de contrats à taux réduits, sans tenir compte du coût ou taux de transmission.

Il semble évident que ces contrats à taux réduits doivent être basés tant sur le coût de transmission et de livraison que de la collection ou perception, et que les tarifs des taxes s'étendant à toute cette classe de service doivent être produits; ces tarifs doivent être préparés de telle manière qu'ils ne produisent aucune distinction contre la requérante ou toute autre personne ou association se livrant à un travail identique. Ce n'est pas une réponse que de dire que par le passé le service a été fait à perte,—la question se résume uniquement à la légalité de la pratique. Il semble évident que la loi empêche sa continuation, et elle doit être discontinuée.

Les tarifs devront être produits le 1er février 1910.

Ordre, daté le 8 janvier 1910, rendue en conséquence.

J. A. Maddaugh vs *la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.*

C'est une demande par le requérant pour un tarif commun de stations sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon entre Vancouver et New Westminster à différents endroits sur le chemin de fer Canadian-Northern.

Jugement, commissaire McLean, le 7 janvier 1910.

A une audition devant la Commission à Vancouver, le 23 février 1909, une plainte fut portée par le présent requérant, laquelle plainte a amené la promulgation de l'ordre 6612, enjoignant que:

> La Compagnie du chemin de fer Great-Northern exploitant le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon devra produire sans délai et publier des taux sur le bois de construction, le bardeau et articles portant même taux *via* New-Westminster ou Vancouver en rapport avec la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien comme suit: Des endroits sur la ligne de la Compagnie du chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et de l'Est, entre Vancouver et New-Westminster, non compris les endroits sur le Pacifique-Canadien à l'ouest de Winnipeg, excepté tels endroits pouvant être parcourus directement par le chemin de fer Great-Northern et ses embranchements; taux basés sur un centin du cent livres de plus que les taux maintenus de Vancouver par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, la Compagnie du chemin de fer et de navigation Vancouver, Victoria et de l'Est devant être accordée deux centins et demi du cent livres.

Subséquemment, l'ordre N° 7277 fut rendu, généralisant l'arrangement au sujet des endroits du Pacifique-Canadien en enlevant la restriction première quant aux endroits à l'ouest de Winnipeg.

Dans la plainte que nous avons sous les yeux, le même requérant déclare que sur un envoi de quatre wagons de bois de construction de Maddaugh-Siding, Colombie-Britannique, sur le Vancouver, Westminster et Yukon (Great-Northern) à Stony-Plains, Alberta, on lui a demandé le taux entier de Vancouver à destination, plus le local (3 centins) de Maddaugh-Siding à Westminster, et il allègue que la taxe du local complet est en contravention avec l'ordre N° 6612, et que par telle contravention on lui a fait payer $52.18 de trop, pour le remboursement desquels il fait la présente demande.

Quand les wagons en question furent présentés à Maddaugh-Siding, le Great-Northern ne voulut pas les accepter passant par le Great-Northern et le Canadian-Northern aux lieux de destination. Ce refus était basé sur ce que le Great-Northern n'avait publié aucun tarif entre les endroits en question. Le Great-Northern ajoute de plus qu'il n'a pas de taux directs à partir des endroits sur son parcours en Canada jusqu'aux endroits sur le Canadian-Northern à l'ouest de Neepawa et Gladstone. En conséquence le trafic fut transporté de Westminster à destination sur le Pacifique-Canadien et sur le Canadian-Northern sous un tarif commun, C.R.C. N° W. 847. Le Great-Northern n'en faisant pas partie, le local complet fut demandé à Westminster.

L'ordre N° 6612 comporte qu'il s'applique aux endroits ou destination sur le Pacifique-Canadien à l'ouest de Winnipeg, "excepté tels endroits pouvant être parcourus directement par la Compagnie du chemin de fer Great-Northern et ses embranchements". L'on trouve la même exception à l'ordre N° 7277. Cette exception attire l'attention sur ce qui eut lieu lors de l'audition en février 1909. Durant cette audition la question fut soulevée par le Commissaire en chef. Tous les endroits sur tous les chemins de fer à l'ouest de Winnipeg ne devraient-ils pas être inclus dans le même agencement des taux? M. Lanigan déclara que:

> ils atteignent déjà au taux de 40 et 50 centins tous les endroits sur le Canadian-Northern *via* le Great-Northern au même taux que nous demandons de Westminster aux endroits contigus.

En amplifiant ce rapport il déclara que sa compagnie (le Pacifique-Canadien) avait en effet avec le Canadian-Northern des taux communs de Westminster et Vancouver, un centin de plus que le taux direct du Great-Northern. La Commission se méprit sur le sens des explications de M. Lanigan,—il appert maintenant que l'agencement des taux directs entre le Great-Northern et le Canadian-Northern ne s'étendait pas aux endroits à l'ouest de Gladstone et de Neepawa. Le malentendu s'éleva, non à cause de fausses représentations, mais du fait que la Commission n'avait pas sous les yeux à ce moment-là les tarifs qui auraient donné les renseignements techniques quant à l'étendue de l'agencement des taux en question.

L'ordre premier aussi bien que l'ordre amendé fait voir par référence qu'il était compris que le trafic, au sujet d'une partie duquel plainte est actuellement portée, était protégé par l'agencement des taux déjà existants. Mais nous ne nous bornons pas à une simple déduction. Ayant pris part à l'audition première je puis dire que ce fut seulement parce que la Commission avait compris que l'on avait pourvu à ce trafic qu'il ne fut pas mentionné dans l'ordre.

Comme il est évident que l'état des taux actuels ne pourvoit pas quant aux endroits du Canadian-Northern à l'agencement que la Commission a omis de l'ordre de la manière indiquée, l'on devrait y pourvoir. Le Pacifique-Canadien a avec le Canadian-Northern un tarif commun en vigueur, C.R.C. N° W 847. Je suis d'avis que la recommandation du chef de traction de la Commission devrait être adoptée, à savoir :—

> Qu'un ordre soit rendu dans le genre de l'ordre 7277 devant s'appliquer aux endroits sur le Canadian-Northern indiqués par le tarif commun C.R.C. N° W. 847 du chemin de fer Pacifique-Canadien, ou selon les amendements que l'on peut y faire, *via* Vancouver ou New-Westminster, et les endroits d'échange les plus commodes et les plus praticables entre cette compagnie et le Pacifique-Canadien, et que l'on conseille au Pacifique-Canadien et au Canadian-Northern de s'entendre sur la répartition des dits taux directs après avoir déduit la proportion que l'ordre accorde au Vancouver, Westminster et Yukon.

Les conditions qui ont exempté le Canadian-Northern de suivre l'ordre originaire étant bien définies, les compagnies doivent être libres de rembourser la somme de $52.18, en ce que le changement tel que fait excède le prix taxé d'après le tarif prévu dans l'ordre premier ou originaire, approuvé par le sous-commissaire en chef.

La Chambre de Commerce de Sudbury vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

La Chambre de Commerce de Sudbury, Ontario, se plaint que le tarif commun exigé par la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien sur le charbon, à partir de la frontière de Niagara jusqu'à Sudbury, n'est pas raisonnable, et distinct du taux exigé par le chemin de fer Grand-Tronc à partir de la frontière de Niagara jusqu'à North-Bay, Ontario.

Jugement, commissaire McLean, le 12 janvier 1910.

La plainte de la Chambre de Commerce de Sudbury est basée tout d'abord sur l'admission qu'il y avait un taux de $2.15 la tonne sur le charbon, de Toronto à Sudbury, *via* le Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario. Plainte fut portée que le taux était excessif tel que comparé au taux de $1.15 de Toronto à North-Bay, *via* le Grand-Tronc. De Toronto à North-Bay, il y a 227 milles, tandis que de Toronto à Sudbury, il y en a 267.

L'on a découvert sur plus ample examen que la requérante en se plaignant des taux de Toronto se méprenait au sujet des tarifs actuellement en vigueur. Le charbon, au sujet duquel cette plainte est portée, est transporté à destination d'après des connaissements directs de Black-Rock, New-York. La prétention de la requérante qu'en déduisant le taux publié, de Black-Rock à Toronto, savoir, 60 centins

la tonne, la différence du taux direct de la frontière doit représenter les taux locaux de Toronto à Sudbury et North-Bay.

Il est vrai que le Canadian-Northern-Ontario annonce $2.15 la tonne de Toronto à Sudbury, mais leur tarif explique que c'est là un taux proportionnel aux envois reçus des lignes adjacentes; leur but étant d'établir le même taux direct ou de combinaison sur leur route que sur les autres. Le chemin de fer Pacifique-Canadien ne demande pas ce taux de Toronto à Sudbury, et le Grand-Tronc ne demande pas la différence, à savoir, $1.15 de Toronto à North-Bay, tel que déclaré par la requérante.

Les conditions de transport par chemin de fer sur les deux lignes sont les suivantes:

——	Taux.	Nombre de milles parcourus.	Taux de la tonne au mille.
Black-Rock-North Bay *via* G.T.	$1.75	316	.554
Black-Rock-Sudbury, C.M.C., T.H. & B. et C.P.C.	2.75	359	.766

Il est à remarquer que tandis que le taux de la tonne au mille du Grand-Tronc à North-Bay est moins élevé, néanmoins c'est celui d'un envoi sur une seule ligne, tandis que de Black-Rock à Sudbury le transport se fait sur trois lignes.

Bien que mention fut faite dans la plainte au sujet du tarif du Grand-Tronc de Black-Rock à North-Bay à l'effet d'indiquer l'extravagance du taux à Sudbury, ceci n'est pas concluant. Le trafic mis en ligne de comparaison se fait sur deux routes différentes. Ceci nous empêche de prendre comme preuve *prima facie* de négociations distinctes la simple comparaison des taux par mille. Car le fait que deux lignes de chemin de fer sont mises en comparaison crée tout d'abord une dissimilitude de circonstances. Il n'y avait même pas, toutefois, une preuve *prima facie* que les transports s'effectuaient "dans des circonstances réellement identiques". Le fait que le taux du Pacifique-Canadien *via* Sudbury est le même que celui du Grand-Tronc sur le charbon à North-Bay ne démontre pas d'une manière concluante quelle est la base des taux à Sudbury. C'est là simplement un exemple du cas fréquent où le taux sur le trafic concurrent est régi par le nombre de milles parcourus sur les lignes courtes.

De Toronto le charbon est transporté à la Jonction de Romford sur le Pacifique-Canadien, à moins de sept milles de Sudbury, au taux de $2.00 la tonne. Il s'est élevé quelque discussion sur la portée que l'on devait donner à ce tarif. M. Hardwell l'appelle le tarif de "Toronto à Sudbury". M. Bulling déclare qu'il n'y a pas de taux d'accommodation en vigueur sur le charbon de Toronto à Sudbury ou dans les environs, et que le taux régulier de dixième classe est de 18 centins, ce qui équivaut à $3.60 la tonne nette. M. Hardwell répond que bien que ce tarif spécial de parcours sur le charbon soit limité à la division d'Ontario se terminant à la Jonction de Romford, le tarif officiel par mille, tel qu'approuvé par la Commission, décrit comme faisant partie de la division d'Ontario la ligne entre Toronto et Sudbury. Je suis d'avis que cette opinion de la Commission équivaut à une déclaration que si le tarif spécial par mille doit être limité à la division d'Ontario, tenant compte des limites de cette division telles qu'officiellement reconnues par la Commission, alors ce taux de $2.00 devrait s'appliquer également à Sudbury.

En vue de ce que nous venons de dire, il n'est pas nécessaire d'insister sur ce point que, sur la question de l'agencement des taux, ce ne sont pas les divisions en opération, agencées dans le but d'accommoder l'administration, qui sont importantes, mais bien les conditions du trafic.

La position de Black-Rock à Sudbury présente de nouveau le cas où un taux direct excède le montant des taux locaux. On allègue que le taux de 60 centins de Black-Rock a été une source de concurrence dès son origine. Il est fait mention de concurrence effective par eau qui a entraîné la création de ce taux. Si c'eût été un taux créé en vue de faire face à la concurrence par eau, et existant seulement pendant la durée de cette concurrence, je douterais que ce taux forcé dut être considéré comme la mesure de la justesse d'un taux direct à un endroit plus éloigné. Mais, dans ce cas, quel qu'ait été l'origine du taux de 60 centins, c'est maintenant un taux en vigueur durant toute l'année et à la portée de tous. L'on ne peut aujourd'hui y faire exception sous prétexte qu'il comporte concurrence. C'est en effet partie d'un système sur lequel sont basés les taux dans le territoire en question.

Le charbon peut être expédié à Toronto au taux de 60 centins et chargé de là au taux de $2. L'on peut prétendre que le taux direct devrait être moindre que ceux de $2 et de 60 centins. Quand le charbon est reçu et que livraison en a été acceptée par les marchands, qui subséquemment le remettent au chemin de fer pour expédition, il faut un travail supplémentaire, pour la réception et la livraison de ce charbon, ajouté à celui requis pour un transport direct. Il se pourrait que si l'on faisait usage d'un taux direct comme celui qu'emploient les chemins de fer, cette mesure aurait quelqu'autre effet sur le taux. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas sous les yeux ce qu'il faut pour faire un tel calcul. La Commission a déjà exprimé l'opinion que là où un taux direct excède la somme des taux locaux, le poids de la preuve que tel surplus n'est pas déraisonnable incombe aux chemins de fer. Dans ce cas, la preuve n'a pas été contredite. Par conséquent, le taux de Black-Rock à Sudbury, en autant qu'il excède ce total de $2.60 la tonne, est déraisonnable.

Les compagnies devront, d'ici au 1er mars 1910, publier et produire un tarif commun de Black-Rock à Sudbury, n'excédant pas $2.60 la tonne.

La plainte a aussi soulevé la question des limites de la division d'Ontario en autant que les tarifs spéciaux de parcours sont concernés. J'ai déjà donné mon avis au sujet du cas particulier qui nous occupe. Mais de manière à faire concorder ce tarif spécial de parcours avec cette ordonnance, un nouvel agencement devra en être fait. Ceci devra également être fait dans les cas d'autres tarifs spéciaux de transport de fret s'il en existe. Autrement, il pourrait y avoir d'autres ordonnances à ce sujet, et l'on peut y obvier en traitant maintenant la question.

Quand la ligne de Sudbury du Pacifique-Canadien fut mise en exploitation, la Commission exigea que la différence entre les taux par mille de l'est et du sud fut retranchée de North-Bay à Sudbury, et les tarifs modèles furent amendés et approuvés en conséquence. Subséquemment, le tarif par mille de la compagnie sur le grain et ses produits fut amendé à la demande de la Commission.

Afin d'empêcher à l'avenir tout malentendu quant à la portée du tarif par mille, il devrait être ordonné que les taux spéciaux par mille sur le charbon et sur le coke, par chargement de wagon, publiés au tarif spécial de chemin de fer Pacifique-Canadien, C.R.C. N° E. 660, s'appliquant "entre les stations sur les divisions d'Ontario, du Lac-Supérieur (à l'est de North-Bay) de l'Est et de l'Atlantique, où des taux particuliers ne sont pas publiés, ou qu'ils sont plus bas qu'il appert au tarif (particulier)", doivent être prolongés de manière à inclure la division du Lac-Supérieur, de Sudbury et de l'Est de manière à les faire concorder par rapport au territoire avec le tarif modèle de transport du fret tel qu'approuvé par la compagnie, C.R.C. N° E. 1244. Cette mesure devra être en vigueur d'ici au 7 février 1910.

Dans le cas de tous autres tarifs spéciaux de transport du fret de la compagnie (s'il y en a), dans lesquels le point de séparation entre les taux de la division du Lac-Supérieur et du système de numération de l'est serait à l'est de Sudbury, on

devrait y faire le même amendement que celui ci-dessus indiqué. Cet amendement devra être en vigueur d'ici au 1er mars 1910.

Le commissaire en chef et le sous-commissaire en chef sont de la même opinion, ordre du 12 janvier 1910.

La Compagnie de raffinage de sucre de la Colombie-Britannique vs *la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette.*

Jugement, commissaire McLean, le 23 février 1910.

Le 1er février 1910,, la Compagnie de raffinage de sucre de la Colombie-Britannique expédia une dépêche télégraphique à la Commission, déclarant que la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette avait publié un tarif cotant un taux de soixante centins du cent livres sur le sucre par chargement de wagon, de Wallaceburg à Winnipeg, *via* Chicago et Duluth, et aussi cotant soixante-huit centins au Portage-la-Prairie et soixante et onze centins à Brandon.

La Compagnie de raffinage de sucre allégua que:

> En vue de faire face à cette concurrence des chemins de fer étrangers, nous demandons un taux de soixante centins de Vancouver à Winnipeg, et des taux réduits en proportion du Portage-la-Prairie et Brandon.

Par leur lettre du 1er février 1910, la compagnie de Raffinerie apporte un autre motif à sa demande, dans les termes suivants:

> La Commission, par son ordre N° 4886, en date du 16 juin 1908, donna instruction à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de rétablir l'agencement par lequel les taux sur le sucre par chargement de wagon de Vancouver au Portage-la-Prairie étaient les mêmes que ceux de Montréal au Portage-la-Prairie, faisant ainsi du Portage-la-Prairie le point de jonction de concurrence entre les raffineries de l'est et de l'ouest. Tous les taux de chemin de fer de Wallaceburg à l'ouest, jusqu'à aujourd'hui, ont été les mêmes que ceux de Montréal, à savoir, à Winnipeg 71 centins, Portage-la-Prairie 75 centins, Brandon 82 centins, et nous croyons que les chemins de fer canadiens n'auraient pas nui à la politique de la Commission des Chemins de fer telle que soumise dans leur ordre ci-dessus mentionné. La manière d'agir du chemin de fer Père-Marquette et de ses lignes *américaines* de communication, en cotant des réductions aussi considérables sur tous les taux de chemin de fer de Winnipeg à Brandon, nuit considérablement à notre commerce, et nous en appelons d'urgence à la Commission, afin qu'elle nous accorde un prompt redressement des conditions actuelles. Nous demandons respectueusement qu'on nous donne le même taux jusqu'à Winnipeg à partir de Vancouver que celui que les chemins de fer étrangers cotent de Wallaceburg à Winnipeg; et de plus que les taux sur le sucre de Vancouver au Portage-la-Prairie et Brandon soient réduits en proportion.

En référant à l'ordre en question l'on voit qu'il est enjoint au chemin de fer Pacifique-Canadien:

> De rétablir l'agencement par lequel le taux sur le sucre par chargement de wagon de Vancouver au Portage-la-Prairie était le même que celui de Montréal au Portage-la-Prairie.

L'examen des termes de l'ordre et des questions traitées dans le dossier originaire se rapportant à la promulgation de cet ordre, met en évidence le fait que l'ordre a trait aux faits particuliers mentionnés dans le cas d'un certain chemin de fer. Aucun autre chemin de fer n'a été mis en cause. L'ordre est une instruction au Pacifique-Canadien relativement au transport du trafic sur ses lignes d'après ses tarifs.

Il n'est pas allégué que le chemin de fer Pacifique-Canadien se soit départi de ces instructions. La déclaration déjà citée de la lettre de la Compagnie de Raffi-

nage démontre que c'est "la manière d'agir du chemin de fer Père-Marquette et de ses lignes américaines de communication" dont on se plaint.

En vue de ce que nous venons de dire, il appert que l'interprétation que la Compagnie de raffinage donne à l'ordre en déclarant qu'il fait du Portage-la-Prairie

> le point de jonction de concurrence entre les raffineries de l'est et de l'ouest.

fait erreur quand il allègue que ceci établit une direction générale au sujet de ce tarif, indépendamment de certains faits entraînant la promulgation de cet ordre.

M. Beatty, dans sa réponse, au nom du chemin de fer Pacifique-Canadien, en date du 18 février 1910, dit:

> Il peut être vrai, comme le font remarquer les plaignants, qu'une réduction a été faite, permettant aux concurrents des plaignants de Wallaceburg d'avoir l'avantage de taux moins élevés que ceux qu'ils avaient autrefois, pour les trois endroits indiqués, mais ce n'est pas un état de chose dont la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien soit du tout responsable. Si une compagnie concurrente désire faire une forte réduction dans ses taux dans le but de favoriser une raffinerie située sur son parcours, je présume qu'elle est libre de le faire, mais en le faisant elle ne peut forcer les autres compagnies de chemin de fer, sur le parcours desquelles sont situées des raffineries concurrentes, à faire des réductions analogues dans leurs taux à des endroits communs.

On doit nécessairement donner à un chemin de fer une discrétion très considérable quand il s'agit de faire face à la concurrence, et les formes de concurrence auxquelles ils sont sujets sont variées. Il est évident que si un chemin de fer établit un taux entre Toronto et Winnipeg, il est entièrement loisible à un autre chemin de fer communiquant à ces endroits d'en faire autant, ou non. Si le second chemin de fer décide de n'en rien faire, ceci ne donne pas juridiction à la Commission de lui enjoindre d'abaisser ses taux au même niveau que l'autre compagnie. La Commission a maintes fois reconnu qu'il était discrétionnaire à un chemin de fer de faire face à la concurrence du transport sur les lignes courtes. La discrétion d'un chemin de fer, relativement à la position qu'il doit prendre vis-à-vis de la concurrence par eau, a été si souvent traitée par les organisations dirigeantes des chemins de fer du Canada, de l'Angleterre et des Etats-Unis, que la seule mention de cette discrétion est suffisante.

Dans la forme particulière de concurrence qui nous occupe, et que l'on peut qualifier de concurrence de marché ou de commerce, nous voyons que les produits des raffineries situées dans diverses parties du Canada se font concurrence. Ici, encore, il est de la discrétion du chemin de fer s'il doit ou non déterminer ses taux de manière à égaliser les effets de telle concurrence. Ceci n'est pas simplement une question d'analogie avec les décisions rendues relativement aux autres formes de concurrence; c'est en même temps une question d'autorité.

En décidant qu'elle ne pouvait ordonner une réduction des taux sur un fonds de papier de manière à faire face à la concurrence du marché, la Commission du Commerce entre Etats basait son jugement sur la raison que "les chemins de fer sont autorisés à suivre ou à ne pas suivre la concurrence, suivant qu'ils y trouveront leur intérêt".

La Compagnie de Papier La Salle vs *la Compagnie du chemin de fer Michigan-Central et al, I.C.C.* 150.

La Commission Anglaise des Chemins de fer et Canaux adopte une position analogue.

Lancaster Patent Fuel Co., Ltd., vs *London and North-Western Railway Co., et al, XIII. Trafic des chemins de fer du Canada, cause N°* 79.

La Commission a officiellement reconnu le fait qu'il est de la discrétion des chemins de fer s'ils doivent suivre la concurrence du commerce ou du marché. L'ordre N° 7325 du 22 juin 1909 fut rendu à la suite du rapport du chef de traction de la Commission. Ce rapport, en reconnaissant que la loi n'avait pas imposé aux chemins de fer d'égaliser les conditions à la destination finale pour les expéditeurs résidants dans différentes sections, dit:

> Je ne vois pas que les compagnies devraient être forcées de fixer leurs taux de manière qu'il soit possible à un manufacturier de vendre ses marchandises sur un marché étranger en concurrence avec un concurrent sur les lieux.

La question fut aussi spécifiquement traitée par la Commission sur la requête de l'Association des Marchands de Produits de Montréal, le 23 juin 1909, dans laquelle il était dit:

> Il est discrétionnaire au chemin de fer s'il devra ou non établir des taux pour faire face à la concurrence des marchés.

Il appert, alors, qu'il est entièrement discrétionnaire au chemin de fer Pacifique-Canadien s'il devra, sur le transport du sucre de Vancouver à Winnipeg et les autres endroits mentionnés dans la plainte, suivre les taux établis par le chemin de fer Père-Marquette de Wallaceburg aux mêmes endroits, et les intéressés doivent en être informés.

Le sous-commissaire en chef et le commissaire Mills sont du même avis.

Elder, Dempster et Compagnie vs *les Compagnies de chemins de fer Pacifique-Canadien et Grand-Tronc.*

Jugement, le commissaire en chef Mabee, le 16 mars 1910.

C'est une demande faite en vertu de l'article 323 de la loi des chemins de fer d'un ordre enjoignant aux intimées d'appliquer la base d'exportation déjà établie et s'étendant aux marchandises en général et aux denrées expédiées de divers endroits de l'est du Canada à Montréal, Saint-Jean, et Halifax, pour l'exportation à Vancouver, Victoria et autres points de la Colombie-Britannique.

La Compagnie Elder, Dempster est une ligne de navigation voyageant, durant les mois d'hiver de Saint-Jean et Halifax à, entre autres endroits, Puerto Mexico, qui est le terminus de l'est du chemin de fer National Tehuantepec, et qui, depuis quelques mois, transporte le trafic à destination de divers points de la Colombie-Britannique, le délivrant au chemin de fer National Tehuantepec à Puerto Mexico, le chemin de fer délivrant à son tour ce trafic à son terminus de l'ouest Salina Cruz, à la Ligne de Navigation Canadienne-Mexicaine, laquelle le remonte le long de la côte du Pacifique jusqu'à Vancouver, Victoria et autres points de la Colombie-Britannique. Actuellement il n'existe pas de tarif commun entre ces trois voituriers pour faire cette route directe de Saint-Jean et Halifax à divers points de la Colombie-Britannique, mais on dit qu'il y en a un en voie de préparation, et l'on dit que la Compagnie Elder Dempster cote des taux pour cette route de 25 pour 100 plus bas que le taux pour le transport direct par chemin de fer de Montréal et autres points de l'est à divers endroits de la Colombie-Britannique. Il a été déclaré que quant au trafic déjà transporté, la requérante, la Compagnie du chemin de fer National Tehuantepec et la Compagnie de Navigation Canadienne-Mexicaine s'étaient partagé également le taux direct, et que l'on entendait faire de même lorsque le tarif serait finalement préparé.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc ont produit des tarifs devant cette Commission, donnant

des taux beaucoup plus bas sur le trafic d'exportation que sur le trafic domestique. Par exemple, le taux d'exportation sur les conserves, de Hamilton à Saint-Jean, est de 21 centins, tandis que le taux domestique est de 32 centins; sur les mêmes denrées le taux d'exportation à Halifax est de 22 centins, le taux domestique de 33 centins; de Hamilton à Montréal, exportation 19 centins; domestique 25½ centins; une grande variété de denrées sont couvertes par ces tarifs d'exportation, sur la plupart desquelles la différence entre les taux d'exportation et domestiques n'est pas aussi grande que sur les conserves. Sans viser à l'exactitude, l'on peut dire que, grossièrement évalué, sur tout le trafic couvert par ces tarifs, les taux d'exportation sont d'environ 10 pour 100 plus bas que les taux domestiques.

Le système des taux d'exportation fut établi par les compagnies de chemin de fer pour le profit des producteurs canadiens, et les tarifs couvrant ces taux ne les rendent applicables qu'au trafic transporté à des points anglais ou étrangers, et tels que rédigés ils ne s'appliquent pas au trafic à destination de certains points de la Colombie-Britannique. La demande ou requête est dans le but d'en forcer leur amendement de manière qu'ils puissent s'appliquer à tel trafic, ou que les compagnies de chemins de fer soient enjointes de produire des tarifs qui s'appliqueraient à tel trafic.

Les produits du Canada transportés sous les taux d'exportation entrent en concurrence sur les marchés anglais et étrangers avec ceux de plusieurs autres pays, et pour suivre telle concurrence et pouvoir atteindre ces marchés, les compagnies de chemin de fer font ces réductions dans le taux jusqu'au quai; le même système existe aux Etats-Unis, et tout le commerce d'exportation par chemin de fer des deux pays est transporté sous ces tarifs. Ce système a été inauguré plusieurs années avant que la route Tehuantepec fût en existence, et ces tarifs, lorsqu'ils furent rédigés, n'étaient pas destinés à s'appliquer au trafic transporté à la Colombie-Britannique. La question est de savoir s'il est juste et convenable, en supposant, mais sans décider, qu'il y ait juridiction, d'exiger l'application de ces tarifs au trafic transporté sur cette nouvelle route.

L'on a prétendu que le transport des marchandises d'après ces taux d'exportation développerait un commerce qui n'existe pas maintenant; mais il fut clairement prouvé de la part des compagnies de chemin de fer que depuis nombre d'années elles transportaient à la Colombie-Britannique exactement le même genre d'effets qui auraient pu être transportés aux mêmes endroits par cette voie ferrée et de navigation; en sorte que le fait d'appliquer ces taux d'exportation à ce trafic aurait pour résultat d'obliger les compagnies de changer leur longue route de transport vers l'ouest en une ligne courte de transport vers l'est d'après un taux peu élevé; et au profit de qui?

Cette demande est faite par la Compagnie Elder Dempster et appuyée par la Compagnie de Navigation Canadienne-Mexicaine. Tout le trafic qui pourrait être détourné vers cette route augmenterait les recettes de ces compagnies et de la Compagnie du chemin de fer National Tehuantepec. Alors, à la face même de cette question, c'est une lutte pour obtenir des chemins de fer partie de leur trafic à destination de l'ouest, et il n'est nullement certain que les expéditeurs en retireraient quelque profit matériel si la demande réussissait.

Les taux de ces chemins de fer sont sous le contrôle de la Commission; les taux à destination de l'ouest ont été décrétés raisonnables et justes; si, en aucun temps, l'on croit qu'ils devraient être réduits à cause de certains changements de conditions, il est loisible à tout intéressé d'en faire la demande, ou la Commission peut prendre l'initiative de les réduire. Et quant aux taux de cette route Tehuantepec? Tout le trafic sur cette route serait porté par la requérante à Puerto Mexico. Il n'y a pas de concurrence entre Saint-Jean et Halifax à cet endroit; il n'y a qu'un chemin de fer sur l'Isthme, et la Compagnie de Navigation Canadienne-Mexicaine transporte tout le trafic canadien de Salina Cruz. Les taux de cette route, même

de Saint-Jean et Halifax, doivent être soumis pour approbation au gouvernement mexicain, tel que le fait voir l'extrait suivant du témoignage de M. Worsnop, gérant de la Compagnie Canadienne-Mexicaine.

Q. Vous avez dit que vos taux directs étaient sujets au contrôle du gouvernement mexicain?—R. Oui.

Q. C'est-à-dire, même le taux de Montréal jusqu'à, disons, Victoria?—R. Ceci doit recevoir l'approbation du Chemin de fer Tehuantepec, qui alors le soumet au gouvernement, pour approbation.

Q. C'est-à-dire que tous les taux doivent être soumis?—R. Oui.

Q. Non pas seulement la partie du Tehuantepec?—R. Je comprends que c'est le taux direct.

Q. Ceci nous semble être une chose extraordinaire. Je voulais m'assurer que je vous avais compris, que le taux sur lequel le gouvernement du Mexique n'avait réellement aucun contrôle, et pratiquement aucun intérêt, en autant que le Tehuantepec en avait une part raisonnable, devait être soumis à ce contrôle?—R. Ce semble en effet une chose bien extraordinaire, je l'admets, mais c'est ce que la compagnie du chemin de fer me dit. C'est l'excuse que je reçois tous les jours, que l'on doit soumettre le tout. C'est ce que j'en sais.

Q. Sur quoi le gouvernement du Mexique se base-t-il pour décider que le taux direct est modéré?—R. Je n'en sais rien, je ne connais rien de leurs délibérations.

Q. Vous ne connaissez aucun taux particulier ayant reçu leur approbation comme taux direct, n'est-ce pas?—R. Tous les taux, à ce que l'on me dit. S'il y a un changement dans les taux, un changement sur quelque item particulier, en autant qu'il est à notre connaissance il nous est envoyé pour approbation, et alors il est soumis de nouveau, conformément aux lettres du gérant du trafic de fret, au commissaire du Mexique pour son approbation finale.

L'hon. M. MABEE.—Vous vous êtes servi alternativement des expressions "Commissaire du Mexique" et "Gouvernement du Mexique". Je croyais que la ligne était exploitée conjointement par les Pearson et quelqu'un représentant le gouvernement.

M. WORSNOP.—Je ne sais pas sous quel contrôle, si c'est une commission, ou le ministre. Je ne me suis servi que du mot "Commission". Il y a un ministre, ou un représentant officiel, que l'on doit consulter. L'exploitation du chemin est simplement une affaire de parts égales. Le gouvernement mexicain en prend une moitié et les Pearson l'autre moitié.

M. Kelly, de la Compagnie Elder Dempster, fut appelé, et relativement au taux direct, suit un extrait de son témoignage.

L'hon. M. MABEE.—N'êtes-vous pas libre de transporter d'ici, Montréal, ou de St-Jean à Puerto Mexico, des envois directs à certains points de la Colombie-Britannique à quelque taux que vous désiriez d'ici à Puerto Mexico, pourvu que l'expéditeur paye les deux tiers du taux direct aux deux autres voituriers?—R. Non, ce n'est pas comme cela que je l'entends.

Q. Qu'est-ce qui vous en empêche?—R. Il n'y a réellement rien qui nous en empêche, mais nous ne le faisons pas.

Le COMMISSAIRE MCLEAN.—Le chemin de fer Tehuantepec exige-t-il un taux plus élevé sur un envoi semblable que le taux direct? Supposons qu'un expéditeur n'envoie sa marchandise que jusqu'à Puerto Mexico?—R. Il continuerait à exiger son taux local.

L'hon. M. MABEE.—Comment le saurait-il? Vous leur versez les deux tiers du taux direct, n'est-ce pas?—R. Oui, mais ils n'ont aucun taux en vigueur de Puerto Mexico ou Salina Cruz à Vancouver.

Q. Qu'est-ce qui vous empêche d'expédier vos envois directement et de faire la réduction qui vous plaira entre ici et Puerto Mexico?—R. Rien ne nous en empêcherait, mais nous ne le faisons pas.

Q. Qu'est-ce qui vous empêche de le faire si vous le voulez?—R. Rien.

L'hon. M. Mabee.—Alors si la Compagnie du chemin de fer du Mexique vous oblige à demander plus que vous ne voulez demander à un expéditeur canadien d'un autre endroit du Canada aux endroits de la Colombie-Britannique, seriez-vous aucunement compromis en faisant une réduction à l'expéditeur?—R. Tout ce que nous en savons, c'est que nous ne l'avons pas encore fait. Nous saurons toujours suivre nos taux.

A l'audition, j'ai émis l'opinion que la Commission devrait être satisfaite par une preuve raisonnable que le taux direct actuellement demandé sur cette ligne était raisonnable, et plus ample considération de la question a raffermi cette opinion. Ces trois voituriers demandent aux expéditeurs un certain taux sur cette ligne; deux d'entre eux font cette demande afin d'obliger les chemins de fer de contribuer au transport du trafic sur cette ligne. Pourquoi les chemins de fer, et non la requérante et la Compagnie de chemin de fer National Tehuantepec, font-ils cette réduction? Nous n'avons eu aucun renseignement quelconque sur le fait que le taux direct chargé par la requérante était modéré ou de la justesse de la division entre les trois voituriers intéressés. Il semble que les compagnies de navigation sont entièrement entre les mains de la Compagnie du chemin de fer National Tehuantepec ou du gouvernement mexicain, ou des deux, non seulement quant au taux direct entier, mais aussi quant à sa division, et que la requérante ne peut coter un taux à Puerto Rico sans le consentement de la compagnie de chemin de fer. En supposant que le taux direct actuel par cette route soit très paynte pour les trois voituriers, et que ces derniers puissent facilement se permettre de distribuer la différence entre le taux domestique et le taux d'exportation par voie ferrée, serait-il juste d'obliger les chemins de fer d'appliquer le taux d'exportation et en ce faifaisant d'augmenter les recettes des requérants aux dépens du trafic des chemins de fer? Si le taux par cette double route océanique et de chemin de fer était sous le contrôle de cette Commission, celle-ci pourrait régler la question, et donner aux expéditeurs tout le profit de cette concurrence, et en même temps garder quelque part raisonnable de profit pour les routes concurrentes; mais comme la chose nous est exposée, nous avons des voituriers non soumis à la loi des chemins de fer, libres et affranchis de son contrôle extérieur des taux et de leurs facilités, cherchant à se servir de la loi pour s'approprier le trafic légitime des compagnies de chemins de fer, par l'application rigoureuse à ce trafic de tarifs qui n'étaient pas destinés à s'appliquer. Tant que le gouvernement n'aura pas de contrôle sur le trafic océanique, le contrôle des taux du transport par terre ne doit nécessairement rapporter à l'exportateur ou à l'importateur qu'un profit limité. Dans le cas actuel, sur un envoi de Hamilton à Montréal, ce comité contrôle le taux pour ce transport de 375 milles, et c'est ce pouvoir que l'on demande d'exercer afin que le trafic puisse être transporté de Montréal à Victoria, 7,000 milles, à des taux laissés au bon plaisir des voituriers, et libres de contrôle ou d'intervention. La Commission désire qu'il soit permis à l'expéditeur de profiter de chaque concurrence de transport, et de chaque route utile, mais dans l'exercice de ses fonctions doit prendre en égale considération les intérêts de tous les intéressés; et bien que le fait d'accorder cette demande puisse avoir quelque avantage pour les expéditeurs de certaines denrées, il semble, d'après les renseignements qui nous sont fournis, qu'elle devrait être refusée.

Une quantité considérable de trafic a été transportée par cette route d'après le taux domestique des chemins de fer; qu'y a-t-il pour garantir l'expéditeur que si le taux d'exportation par chemin de fer était appliqué, le taux direct en question n'augmenterait pas en proportion? Il pourrait être élevé apparemment par ceux qui ont le contrôle de la Compagnie de chemin de fer National Tehuantepec, même en dépit des protestations des deux compagnies de navigation, et si ceci était fait, comment l'expéditeur aurait-il bénéfice du fait que sa demande a été ac-

cordée, et les compagnies de chemin de fer n'auraient-elles pas souffert préjudice par un exercice impropre et insensé des pouvoirs de la Commission? Si la route alternative par l'océan était sous contrôle, l'on pourrait conserver le taux actuel, si cela convenait à l'expéditeur, ou autrement traiter cette question avec justice, mais au point où en sont les choses nous ne sommes pas justifiables d'intervenir.

Dans le cas du taux de Seattle la Commission de Commerce entre Etats réfère au trafic originant de South-Bend et à destination de Spokane, passant par New-York par la Compagnie de chemin de fer National Tehuantepec, de là à Seattle, et par voie ferrée jusqu'à destination; aussi que la route offrait une concurrence active aux chemins de fer relativement à tout le trafic provenant de l'est d'une ligne tirée entre Buffalo et Pittsburg, et il est intéressant de remarquer que tout le trafic qui a été transporté par cette route l'a été d'après le taux domestique et non celui d'exportation par voie ferrée. Aucune demande dans le genre de celle-ci n'a été faite à la Commission du Commerce entre Etats, et si ce trafic peut être transporté de certains endroits de l'est des Etats-Unis à New-York d'après le taux domestique, je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas de même ici.

La requérante, dans l'alternative, demandait l'application des tarifs "d'aavncement" aux Provinces Maritimes, Terre-Neuve et les Indes Occidentales, etc., au cas où elle n'obtiendrait pas le taux d'exportation. Mention n'en était pas faite dans la demande formelle, mais il en fut question à l'audition. Ces soi-disant tarifs "d'avancement" sont le résultat nécessaire de concurrence à Boston et à New-York, et il serait plus équitable de limiter la demande au trafic de la Colombie-Britannique que de demander à ce que les compagnies de chemin de fer appliquent le taux d'exportation.

L'on a prétendu de la part de la requérante que si elle n'obtenait pas le redressement de ses griefs, le tarif canadien, pour des endroits de la Colombie-Britannique, serait transporté par New-York, et ce transport serait perdu tant par les chemins de fer canadiens que par la Compagnie Elder-Dempster. Il semble, cependant, que d'après un règlement du ministère des Douanes ceci est impossible, parce que, à moins que le trafic fut transporté par des vaisseaux anglais de New-York à Puerto Mexico, ces marchandises, à leur arrivée aux ports de la Colombie-Britannique doivent être considérées comme importées et sujettes à un droit de douane. Voici le règlement:—

> Excepté au cas où il en est autrement ordonné, les marchndises transportées d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada, en tout ou en partie par navigation à travers les Etats-Unis, seront transportées dans des vaisseaux anglais enregistrés d'après des connaissements des Douanes, et la transmission de ces marchandises des wagons ou des vaisseaux, et *vice versa*, devra être faite en présence d'un fonctionnaire spécial des Douanes canadiennes et être certifiée par lui. Le salaire du fonctionnaire spécial sera payé par le voiturier requérant ses services.

La route par eau parcourue par la Compagnie de Navigation Canadienne-Mexicaine de Salina Cruz aux ports de la Colombie-Britannique est déterminée par un arrêté du Conseil du 29 mai 1909, accordant à cette compagnie un subside additionnel de $25,000, sur l'entente que "les navires faisant le service sur le Pacifique devront arborer le pavillon anglais".

L'on comprendra, naturellement, que la justesse des taux par voie ferrée vers l'ouest n'est pas comprise dans ce différend. On ne s'oppose à ces taux ni dans la preuve ni dans l'argumentation, et la seule prétention est que les taux d'exportation à destination de l'est devraient être arbitrairement appliqués à cette nouvelle route.

Sur les faits tels qu'ils sont, il ne sera aucunement ordonné: mais le renvoi de la demande doit être sans préjudice aux droits de toute personne intéressée

en la matière au redressement de quelque grief que la Commission jugera à propos de faire sur présentation qui lui sera faite d'une différente série de faits.

Le sous-commissaire en chef et M. le commissaire McLean sont du même avis.

La Compagnie de Raffinage Empire, Limitée, v. *Le Chemin de fer Père-Marquette et La Compagnie du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lac-Erié.*

Le Commissaire en Chef.—La compagnie de raffinerie a une installation à Wallaceburg, Ont., et demande à ce que les compagnies de chemins de fer ci-dessus nommées soient requises de se munir de wagons-réservoirs suffisants et appropriés pour permettre à la requérante de transporter convenablement ses produits raffinés de ses usines à différents points du Canada.

La demande ne fut pas sérieusement poussée contre la compagnie de chemin de fer électrique et fut abandonnée lors de l'audition.

La cause contre la Compagnie du Père-Marquette est basée sur une convention qui fut énoncée par la compagnie requérante en ces termes:—

> Avant de commencer à bâtir nous avons étudié la question de l'approvisionnement de wagons-réservoirs par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette, et le Père-Marquette, par l'entremise de son agent de fret de district, à London, M. R. W. Yonge, a assuré qu'il nous fournirait tous les wagons-réservoirs dont nous pourrions avoir besoin. Ils nous dirent qu'ils n'en avaient pas en propre, mais qu'ils s'étaient entendus avec une autre compagnie de chemin de fer pour faire l'échange de leurs wagons-réservoirs, et ils nous ont assuré qu'ils nous donneraient tous les wagons dont nous aurions besoin . . . Nous étions prêts à charger vers le 25 janvier 1910. Quelques jours avant cela nous étudiâmes la question de la fourniture des wagons avec la Compagnie du Père-Marquette. . . Le 5 février nous avons eu trois wagons de la Compagnie du Père-Marquette, qui appartenaient au chemin de fer Grand-Tronc. La compagnie requérante obtint aussi deux wagons-réservoirs du chemin de fer Grand-Tronc, par l'entremise du chemin de fer Père-Marquette depuis que la demande a été faite.

L'arrangement ci-dessus mentionné fut fait vers le milieu de l'année 1909. La compagnie prétend qu'elle a besoin d'environ trente wagons-réservoirs par mois; et pour maintenir son commerce en opération, elle a été obligée de louer douze wagons-réservoirs de Chicago, pour lesquels elle paye $26 par mois chacun. L'on a prétendu que, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, de 75 à 80 pour 100 des produits raffinés étaient transportés dans des wagons-réservoirs. L'arrangement ci-dessus mentionné par la compagnie requérante ne fut pas nié par la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette; mais l'on prétend que leurs tarifs sur le pétrole indique que l'approvisionnement des wagons-réservoirs doit être fourni par l'expéditeur, et que les taux sont établis d'après cette base; que ce sont là des wagons spéciaux destinés tout particulièrement à ce trafic, et ne peuvent être employés à d'autre usage. Il est probable que ce soit entièrement vrai, mais ceci ne remonte pas à la source de la demande.

L'article 1 de 8 et 9 Ed. VII, chapitre 32, édicte ce qui suit:

> Lorsque aucune . . corporation . . . se plaint . . . que la compagnie a violé ou enfreint les clauses d'un arrangement entre le plaignant et la compagnie . . pour l'approvisionnement . . . par la compagnie . . . de quelque appareil . . . se rapportant au chemin de fer, la Commission devra prendre connaissance de tous les faits . . et devra ordonner ce qui lui semblera . . . raisonnable.

Maintenant, si une compagnie de chemin de fer, à l'effet d'engager une raffinerie à s'installer sur sa ligne, s'engage à fournir les wagons-réservoirs nécessaires, pourquoi ne serait-il pas raisonnable qu'elle soit obligée de remplir ses obligations? Le cas n'est pas considéré à un autre point de vue que celui de l'arrangement, et il n'est pas non plus actuellement suggéré d'après les faits révélés, sauf pour le cas où l'arrangement serait admis, que la Commission oblige la compagnie de chemin de fer à fournir ces wagons. L'on a dit que cette promesse avait beaucoup contribué à décider la compagnie requérante à placer et à investir son capital à Wallaceburg, et que le fait d'avoir violé cette promesse avait diminué considérablement ses opérations, et lui avait fait subir des pertes. Les tarifs actuellement en vigueur n'empêchent pas la compagnie de chemin de fer d'ajouter à son équipement de wagons des wagons-réservoirs; elle ne devra pas produire un état supplémentaire indiquant les taux quand le trafic sera transporté dans ses propres wagons-réservoirs.

Nous apprécions entièrement l'importance du principe en question en demandant à ce qu'une compagnie de chemin de fer se munisse d'un grand nombre de wagons-réservoirs quand elle n'a qu'une raffinerie sur son parcours; mais la réponse en est qu'elle a convenu de le faire; et nous ne voyons aucune raison pour que son arrangement ne soit pas mis à exécution. Cela ne fait aucune différence que les wagons fournis soient la propriété de l'intimée, ou proviennent d'autres sources. Le marché était de fournir un approvisionnement de wagons-réservoirs; en sorte que l'ordre sera le suivant:

"Que la Compagnie du chemin de fer Père-Marquette soit, et elle est par les présentes requise et enjointe de fournir à la Compagnie de Raffinage Empire, Limitée, à son installation à Wallaceburg, tout l'approvisionnement de wagons-réservoirs requis par la dite compagnie de raffinage dans l'exploitation de sa raffinerie quand ils seront requis et demandés par la dite compagnie de raffinage pour expédition aux divers endroits du Canada."

Le sous-commissaire en chef et M. le commissaire Mills sont du même avis.

Service de trains mixtes—Le chemin de fer "Windsor, Essex et Lake Shore Rapid".

Par ordre général de la Commission, en date du 25 novembre 1908, il fut défendu aux compagnies de chemin de fer soumises à l'autorité législative du Parlement du Canada d'ajouter des wagons de fret aux trains de voyageurs sur la principale ligne directe, à moins que tels trains de fret ne fussent munis de freins à air comprimé, de roues à bandages d'acier et de plates-formes spécialement destinées à l'usage du service des trains directs de voyageurs, avec la restriction que toute telle compagnie devrait être libre de se servir de tels wagons de fret pour son service direct de voyageurs quand ses wagons à bagage ou à fret spécialement munis tels que ci-dessus mentionné deviendraient hors d'usage ou impropres pour le transport, et que tels wagons seulement sont disponibles pour recevoir le bagage et le fret afin d'éviter des délais inutiles dans leur transport.

La Commission a jugé que cet ordre ne s'applique pas aux trains mixtes.

Jugement de M. le commissaire Mills, le 4 janvier 1909.

Après avoir parcouru soigneusement les documents dans cette affaire, et le rapport de M. Dillinger, en date du 25 janvier 1909, je suis d'avis qu'il n'y a aucun risque de permettre à la compagnie de faire passer un train mixte sur sa ligne, se servant d'un wagon ou wagons à l'arrière pour les voyageurs, à la condition que chaque wagon et tous les wagons à marchandises entre la locomotive et le wagon, soient parfaitement munis de freins à air automatiques, pourvu toutefois que la compagnie n'ajoute pas de wagons à fret aux trains mixtes dans les limites de la ville de Windsor ou entre la voie d'évitement de la ville et l'usine de force motrice de la compagnie à Kingsville. Les chemins de fer à vapeur ont toujours fait passer

de tels trains mixtes sur leurs lignes; aussi je ne vois aucune raison pour refuser la demande de cette compagnie, où le règlement de vitesse est de 15 milles à l'heure.

Je suis d'avis, qu'en outre de l'ordre, avis devrait être donné à la compagnie que la Commission s'attend à ce que tous ses wagons à voyageurs et à fret soient munis de freins à air comprimé automatiques sous peu, et tous wagons plates-formes de freins à bras; et qu'elle devra avertir la Commission quand le travail ci-dessus mentionné sera terminé.

La cause du Viaduc de Toronto.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 24 décembre 1908.

La Commission a eu devant elle pendant quelque temps la question de faire disparaître les passages à niveau au bord de l'eau à Toronto. Après le grand incendie de Toronto en 1905, alors que la plupart des industries au sud de la rue Front jusqu'aux voies de chemin de fer, de la rue York à la rue Yonge, furent détruites, la Compagnie du Grand-Tronc demanda et obtint de la Commission un permis de prendre le terrain en question pour y construire une nouvelle gare union.

Après un délai considérable dû au litige, la propriété destinée à la nouvelle station fut acquise et une demande fut faite à la Commission pour l'approbation des plans de la gare. Ces plans, toutefois, ne purent être approuvés avant que la question de savoir à quelle hauteur les rails devraient être posés fut décidée

Les passages à niveau sur les rues Yonge et Bay ont été une source de très grand danger et de grande incommodité par suite des retards qu'occasionnaient les trains en mouvement en obstruant ces passages, non seulement aux citoyens de Toronto qui visitent l'île et le bord de l'eau durant l'été, mais aussi au gros trafic de voyageurs et de fret qui va à Toronto et en revient durant le temps de la navigation. Ce danger et cette source d'incommodité existent également à d'autres passages à niveau, mais non sous une forme aussi grave. Diverses méthodes ont été suggérées à l'effet de déterminer quel serait le meilleur moyen de résoudre une situation qui est généralement reconnue comme intolérable.

En novembre 1907, un plan fut soumis à la Commission par la Chambre de Commerce de Toronto d'un viaduc sur lequel furent tracées quatre voies ferrées à une hauteur qui permettrait le passage des voitures, y compris le tramway, sous ses voies ferrées sur les différentes rues qui mènent au bord de l'eau. Ce plan indiquait que les voies d'évitement pour le commerce et les voies pour chargement au moyen de chevaux attelés des chemins de fer restaient au niveau de la rue.

Une demande régulière fut faite à la Commission quelques mois plus tard par le conseil municipal de la cité de Toronto pour obtenir un ordre obligeant les compagnies de chemin de fer d'élever toutes leurs voies ferrées, y compris les voies d'évitement pour le trafic et les voies pour chargement au moyen de chevaux attelés, à une hauteur suffisante afin de laisser un passage libre sur les chemins publics placés sous les voies ferrées, tel qu'indiqué sur le plan de la Chambre de Commerce.

Aux séances récentes de la Commission à Toronto, les chemins de fer s'opposèrent fortement à ce projet du viaduc, en raison des dépenses excessives et des incommodités qu'il causerait aux chemins de fer et à la navigation.

Comme proposition alternative, les chemins de fer ont suggéré que des ponts fussent construits avec des chemins publics sur les voies ferrées. Semblables constructions devront être faites aux différentes rues menant au bord de l'eau, comme et quand elles deviendront nécessaires dans chaque cas—les chemins de fer admettant que des ponts devraient être immédiatement construits sur les rues Yonge et Bay. Je suis d'avis qu'en autant que les chemins de fer devront payer la plus grande partie des dépenses d'aucun projet pour faire disparaître les passages à niveau à Toronto, et d'autres manières ont un très grand intérêt dans cette méthode, quelle qu'elle soit, qui doit être adoptée dans le but de produire les effets désirés,

leur projet devrait recevoir notre sérieuse considération et leurs suggestions devraient être suivies, si elles ne sont pas incompatibles avec les intérêts publics.

J'en suis venu à la conclusion, toutefois, que dans ce cas le projet de construire des ponts ayant des chemins publics au-dessus des voies ferrées ne devrait pas être adopté pour aucune des rues à l'est de la rue John. Les ponts sur les rues Bay, Yonge, et à l'est de la rue Yonge, non seulement seraient excessivement dispendieux à cause de la grande quantité de remplissage qui devra être fait dans la baie, et des dommages à la propriété considérables, mais qu'actuellement on ne peut évaluer à leurs deux extrémités nord et sud, qui devront être payés, mais causeraient un grand préjudice aux industries le long du bord de l'eau et seraient incommodes pour toute personne devant s'en servir.

La loi des chemins de fer exige que les ponts au-dessus des chemins de fer laissent un espace libre de vingt-deux pieds et six pouces entre le dessus de la lisse et le pont, mais donne à la Commission le pouvoir, dans certaines circonstances particulières de réduire cet espace. Il me semble que s'il y a jamais eu des cas où la Commission aurait été justifiable de se départir du principe adopté par le Parlement, que les ponts fussent assez élevés pour permettre à un homme de se tenir debout sur un wagon à marchandises et de passer sous le pont sans danger, la cour du chemin de fer de l'Esplanade, avec son énorme trafic de fret, tant à l'est qu'à l'ouest, n'est pas dans ce cas. Si l'on décidait d'y construire des ponts, ils devraient par conséquent avoir un espace libre de vingt-deux pieds six pouces; mais les chemins de fer indiquent, sur le plan des ponts qu'ils soumettent, un espace libre de dix-huit pieds et six pouces à vingt pieds. Leur idée, en suggérant que les ponts fussent bas, était naturellement d'empêcher les ponts de s'étendre trop au nord et au sud. Mais même avec un espace libre de dix-huit pieds et six pouces ils eurent à pourvoir à une rampe de quatre pour 100 pour empêcher les ponts de traverser la rue Front au nord, et de s'étendre à quelque distance dans la baie au sud. Outre l'objection aux ponts à cause de l'impossibilité d'avoir un espace libre suffisant tel que ci-dessus mentionné, la rampe serait trop raide. La preuve qui nous a été soumise démontre clairement que pour tout chargement convenable les abords des ponts ne devraient pas avoir une pente excédant trois pour cent. Tel que ci-dessus indiqué, cette pente ne pourrait pas être donnée.

Je suis par conséquent d'avis que la séparation de cette pente sur les rues à l'est de la rue John ne pouvant être faite en passant les chemins publics au-dessus des voies ferrées, l'autre méthode, à savoir, de passer les voies ferrées au-dessus des chemins publics au moyen d'un viaduc, qui à mon avis ne serait pas excessivement coûteux ou incommode, devrait être adoptée. Je n'approuve pas cependant la suggestion de la cité que les voies d'évitement du trafic et les voies pour chargement au moyen de chevaux attelés devrait être élevées. Ces voies pourraient très bien rester au niveau de la rue dans certaines limites dont pourraient se servir les wagons en mouvement ou les locomotives durant seulement certaines heures particulières de la nuit. Si l'idée de la cité d'aiguilles, de voies pour chargement au moyen de chevaux attelés, et de chemins de voitures élevés était mise à exécution, de très grands dommages seraient causés à des établissements de commerce en vue, et de grandes incommodités et pertes d'affaires seraient souffertes par un certain nombre de compagnies industrielles; et le tout, sans raison, puisque l'on pourrait arriver au même but d'une autre manière et pratiquement à peu de frais.

Si les quatre voies étaient passées sur un viaduc d'à peu près 53 pieds de largeur, il resterait encore de chaque côté tout l'espace suffisant pour les embranchements commerciaux et les voies de livraison par voiture si la propriété avoisinante de la ville était utilisée sur la rue Esplanade pour les voitures, et au sud du viaduc pour l'arrivée et la sortie de toutes les propriétés du bord de l'eau. Mais comme les maux principaux à éviter sont les passages à niveau des rues Yonge et Bay, qui sont exposés à servir à beaucoup de personnes à toute heure du jour et de la

nuit, particulièrement durant les mois d'été, je défendrais de laisser aucune voie ferrée traverser à niveau l'une ou l'autre de ces rues, et, par suite, toutes les voies ferrées commerciales venant de l'est devraient s'arrêter à l'est du côté est de la rue Yonge. Quant à la limitation de l'usage qui pourrait être fait de ces voies ferrées, je conseillerais, sauf plaidooyer antérieur qui pourrait être soumis à la Commission sur ce point, que les wagons et les locomotives n'aient le droit d'y circuler que de 7 heures du soir à 6 heures du matin, avec exception en faveur des fruits et autres articles endommageables qui pourraient procéder sur ces voies durant le jour, en prenant des précautions spéciales pour protéger contre les accidents les personnes se servant des rues croisant le viaduc.

En plus des rues Yonge et Bay, la rue York, qui pourrait être prolongée jusqu'au bord de l'eau au moyen d'un tunnel sous les voies principales et celles de la gare élevée, devrait, je crois, être absolument débarrassée de tout passage à niveau, parce qu'elle serait très utilisée, non seulement par un grand nombre de piétons, mais aussi par de lourds attelages des cours à marchandises du chemin de fer Pacifique-Canadien. J'arrêterais donc toutes les voies à niveau venant de l'ouest au côté ouest de la rue York. Le pont de la rue John devrait être exhaussé pour donner 22 pieds 6 pouces de hauteur libre sur les voies du viaduc, et des ponts au-dessus des voies devraient être construits, avec la même hauteur libre, à l'avenue Spadina et à la rue Bathurst. Les croisements de voie publique sur le Grand-Tronc, de la rue Bathurst à la rivière Humber, doivent être traités à une réunion de la Commission en janvier prochain; mais comme toutes les parties sont d'accord que le meilleur mode de suppression des passages à niveau de cette ligne jusqu'au croisement de Sunnyside consiste dans l'abaissement des voies depuis la rue Bathurst-ouest, cette question ne peut pas intervenir dans la termination finale de l'affaire examinée actuellement.

Ayant décidé d'un viaduc, il s'en suit naturellement que la nouvelle gare doit être élevée au même niveau que le viaduc. L'emplacement et les détails de la gare sont, si je comprends bien, satisfaisants, mais la meilleure méthode pour la circulation des voitures arrivant à la gare et en partant ne pourrait pas être réglée avant que l'exhaussement des voies soit déterminé.

Les ouvertures des rues dans le viaduc devraient avoir quatorze pieds de hauteur libre et occuper toute la largeur de la rue. On devrait laisser aux chemins de fer le soin de préparer les détails du plan et de la disposition du sol dans les plans qu'ils soumettront à l'approbation de la Commission.

Je ne crois pas que la Commission devrait décider maintenant en quel endroit devrait être l'extrémité orientale du viaduc. Il suffit, je crois, en l'espèce, que la Commission informe les chemins de fer que la rue Cherry doit être croisée à une hauteur libre de 14 pieds.

Je ne dis rien en ce moment de la disposition des croisements de l'avenue Eastern et de la rue Queen, à l'est de la Don, car le chemin de fer Grand-Tronc a soumis à la Commission un plan indiquant la ligne de la Don à Port-Union suivant la rive du lac qui ferait disparaître la rampe de Scarborough-Heights. Si l'on suit ce plan et si la ligne est construite, la ligne de l'avenue Eastern et de la rue Queen serait certainement abandonnée.

Le chemin de fer ne passe pas maintenant sur la Mill, mais si la construction du viaduc obligeait de se servir de cette rue pour le chemin de fer on l'emploierait, pourvu qu'on réserve sur cette voie publique un passage pour les voitures.

Je crois qu'on devrait ordonner aux chemins de fer de soumettre à la Commission, disons dans soixante jours de la date de l'ordonnance, les plans d'un viaduc et de ponts le long du bord de l'eau jusqu'à la rue Bathurst à l'ouest, d'après les grandes lignes indiquées. Copie de ces plans devrait être envoyée à la cité, et alors la Commission pourrait siéger à Toronto, si c'est nécessaire, et l'on pourrait discuter les détails des plans; si la Commission en est satisfaite, les plans pourraient

être approuvés finalement, et le chemin de fer pourrait recevoir l'ordre de commencer la construction.

Le point le plus difficile peut-être à régler dans toute cette question, c'est quelle serait la proportion équitable et raisonnable du coût des travaux qui devrait être payée par la cité de Toronto. Nous avons l'exemple de ce qui s'est fait dans d'autres villes, mais cela ne nous aide pas beaucoup, car les circonstances changent avec les cités. Mon avis personnel est que le viaduc projeté va tellement bénéficier à Toronto, que la contribution de la cité pour sa construction devrait être importante. Nous devons songer aussi que la cité a permis aux chemins de fer, si elle ne les y a pas engagés, d'entrer dans Toronto au niveau de l'Esplanade, et qu'ils ont dépensé beaucoup d'argent pour faire des têtes de lignes. Les chemins de fer retireront naturellement quelques avantages de ce viaduc, comme, par exemple, de pouvoir entrer dans la ville et en sortir à une plus grande vitesse qu'à présent, de n'avoir plus à redouter d'accidents aux croisements, mais ces avantages ne peuvent pas se comparer avec les dépenses nécessaires pour exhausser les voies. Je crois, par suite, que Toronto devrait payer un tiers du prix de construction d'un viaduc à quatre voies, y compris le coût des rails, des traverses et du ballastage, et un tiers du coût de la substructure nécessaire pour exhausser toutes les voies de la nouvelle station projetée.

Il ne me semble pas que les dommages pour terrain, en dehors de ceux que pourront subir les chemins de fer, seront très lourds. S'il y a quelques dommages, je crois qu'ils devraient être réglés par la ville, et que les chemins devraient participer pour deux tiers du montant. Au sujet des dommages subis par les chemins de fer, je crois qu'ils devraient en payer la totalité. Ceci correspondrait à un rajustement entre les chemins de fer des profits et pertes de chacun dans la mise à exécution de tout le projet de station et de viaduc. Si les chemins de fer ne peuvent pas régler entre eux leurs différends, la Commission le fera pour eux, ultérieurement, le mieux qu'elle pourra.

La cité devra permettre la pose des rails ou la construction de parties du viaduc dans les rues de la ville. Je ne donnerai pour cela aucune indemnité à la ville.

Au sujet des ponts des rues John, Spadina et Bathurst, la ville devra payer un tiers de leur coût, et être responsable de l'entretien des trottoirs et de la chaussée.

Les chemins de fer devraient payer en entier le coût d'entretien du viaduc, mais la ville devrait entretenir la chaussée et les trottoirs aux ouvertures des rues. Avant qu'une ordonnance soit rendue comportant la décision de la Commission à cet égard, des copies de ce projet de jugement devraient être envoyées à toutes les parties intéressées, et on devrait leur donner l'occasion d'exprimer leur oponion, vu que les parties étaient si peu d'accord dans ce qu'elles ont soumis à la Commission, et comme nous n'avons pas eu l'avantage d'entendre de plaidoyer à nos séances récentes, il peut y avoir quelques détails dans l'ordonnance projetée qui pourraient être modifiés où quelques points soumis qui auraient été omis.

M. le commissaire Mills appuie le jugement du sous-commissaire en chef.

Jugement du commissaire en chef Mabee, 30 décembre 1908:—

Cette question se présente sur une requête des compagnies de chemins de fer pour obtenir l'approbation de plans destinés à une nouvelle gare à Toronto. Ces plans indiquent quelle doit être l'élévation de la gare et des voies ferrées qui y pénètrent. Les plans du chemin de fer prévoient un niveau des rails de quatre pieds environ au-dessus de l'élévation actuelle des voies; les plans de la station donnent un passage souterrain pour que les voyageurs puissent passer au-dessous de certaines voies pour atteindre les voies situées au sud, et comme partie des travaux projetés, les compagnies présentent des plans de ponts et se proposent de faire passer les rues Bay et Yonge au-dessus des voies pour atteindre le bord de l'eau, et conseillent que, lorsque le mouvement l'exigera, il en soit fait de même

pour les rues à l'est de la rue Yonge. Les représentants des chemins de fer admettent que le temps est venu de pourvoir à un changement de niveau aux rues Bay et Yonge. Ils n'admettent pas que cette nécessité existe actuellement pour les rues à l'est de la rue Yonge. La seule grande question à régler, en cet état de choses, consiste à savoir si ce changement de niveau doit s'accomplir en faisant passer les rues de la ville au-dessus des voies de chemin de fer, ou si ces voies doivent passer au-dessus des rues; et, en raison de la conformation physique du bord de l'eau, l'une ou l'autre de ces propositions comporte de graves difficultés de génie civil et financières.

La loi des chemins de fer prescrit que tout pont en dessous duquel passe un chemin de fer doit être construit de façon à présenter une hauteur libre et claire de sept pieds, au moins, entre le sommet du plus haut wagon à marchandises employé par le chemin de fer, et les poutres les plus basses du pont au-dessus de l'espace occupé par le wagon qui traverse; et sans la permission de cette Commission, quant aux ponts construits depuis le 1er février 1904, la hauteur entre le niveau du rail et ces poutres les plus basses ne doit être en aucun cas inférieure à 22 pieds 6 pouces. Ceci est naturellement destiné à fournir une hauteur libre pour les hommes que leur besogne oblige à se tenir sur le haut des wagons.

Les chemins de fer proposent un pont à la rue Bay avec seulement à peu près 19 pieds de hauteur, et une rampe de 4.90 pour 100 au nord et de 4.50 pour 100 au sud. A la rue Yonge, hauteur de 19 pieds et rampe de 3.75 pour 100 et de 4.50 respectivement. A la rue Church, 20 pieds de hauteur et rampes de 3.25 et 4.50; Sherbourne, hauteur de 18 pieds 6 pouces et rampes 2.90 et 4.30, et Berkeley, hauteur 19 pieds et rampes 3.70 et 4.50.

La rue Bay paraît nécessairement être un point où il passera beaucoup de trafic. Ces plans, même avec 3½ pieds de hauteur de moins que n'exige le statut, donnent près de 5 pour 100 de rampe vers le sud et 4½ pour 100 vers le nord.

Il ne paraît pas possible d'adopter le système de ponts et d'obtenir des rampes praticables si la Commission ne prend pas la responsabilité de permettre des constructions ayant moins de huteur libre que ne prescrit la loi.

On a dit que la loi obligeant les hommes de monter sur le toit des wagons à marchandises dans les cours de Toronto pourrait être abolie; des règlements différents pour différentes têtes de lignes provoqueraient la confusion. Les inspecteurs des accidents de la Commission sont continuellement appelés à faire des enquêtes sur les accidents causés par le défaut d'espace libre sous les ponts et le manque d'espace latéral sur les côtés des locomotives et des trains. Nos fonctionnaires s'occupent constamment de faire disparaître ces sources de danger, et il ne peut pas être question pour la Commission de sanctionner la construction de ponts élevés, de la rue York vers l'est, d'un genre autre que celui exigé par la loi. Il y a maintenant trop de ces constructions en diverses parties du pays, et au lieu d'en autoriser davantage, le devoir évident de la Commission est de se débarrasser de celles qui existent maintenant.

Les rampes sur les ponts sont très importantes pour l'avenir de Toronto. Rien ne peut entraver aussi sérieusement le développement du port, et dans quelques années à venir, la traction sur de longs ponts avec des rampes de 5 pour 100 imposerait au mouvement des marchandises arrivant ou partant par voie fluviale une obligation qui ne devrait pas être permise. Il y a à peine quelques années tous les intéressés croyaient avoir accompli une grande œuvre en construisant le pont de la rue York; aujourd'hui la seule question au sujet de laquelle la cité et les chemins de fer paraissent être d'accord, c'est que ce pont devrait être abattu. Je dois admettre que lorsque j'ai entrepris cette enquête je croyais que la juste solution du problème se trouvait dans la construction des ponts, mais plus j'y ai songé, en tenant compte des besoins d'une grande cité se développant rapidement, plus j'en

suis arrivé à croire que si l'on construit des ponts aujourd'hui, dans dix ans il faudra les abattre.

Maintenant, si ces terminus doivent subsister au bord de l'eau, si l'on ne peut pas convenablement faire passer les rues au-dessus des voies ferrées, il est évident que celles-ci doivent être installées au-dessus des rues pour arriver à un changement de niveau. Deux plans ont été soumis, l'un par la cité et l'autre par la Chambre de Commerce, montrant comment ceci peut se faire. Ces plans ont été vivement critiqués par les ingénieurs convoqués par les chemins de fer, et dont les témoignages ont fait sur moi une vive impression; mais la vérité est que pas un de ces plans n'avait été soumis dans l'idée qu'ils étaient complets dans tous leurs détails, et l'on ne nie pas qu'il y a beaucoup de questions à examiner et auxquelles il faut pourvoir qui ne sont pas entrées dans les calculs de ceux qui ont proposé ces deux plans; et d'ailleurs, on n'a jamais pensé que la Commission pourrait ordonner qu'un travail de cette nature soit entrepris par les chemins de fer sur l'un ou l'autre de ces plans. Je considère que ces plans figurent devant nous à simple titre d'explication, et tout ce que nous pouvons décider pour le moment c'est la façon dont s'exécutera ce changement de niveau, et nous trouvons qu'il ne peut pas se faire d'une façon satisfaisante au moyen de ponts élevés. J'ai laissé à part le côté financier de la question; le moment n'est pas encore venu de dire si les frais que causerait la pose des voies ferrées au-dessus des rues sont prohibitifs, et sinon comment les dépenses devraient être réparties. Ceci dépend naturellement du plan qui sera décidé être le meilleur pour tous les intéressés, et doit naturellement tenir compte du fonctionnement raisonnable des trains et de la manutention du trafic. La Commission ne sait pas si les chemins de fer préféreraient que leurs voies ferrées fussent placées en dessus des rues. Jusqu'à présent ils ont prétendu que l'on devrait continuer à faire passer les rues au-dessus des voies ferrées. Je n'hésite pas à dire que quand on saura que les voies ferrées doivent passer au-dessus des rues, les chemins de fer pourront préparer des plans meilleurs que ceux que nous possédons actuellement, quant à la convenance du mouvement du trafic, tout en respectant les avantages essentiels pour lesquels luttent ceux qui s'opposent aux ponts.

Avec les preuves que nous possédons, je considère qu'il est impossible de traiter intelligemment le côté financier de la question ou de diviser équitablement la dépense des travaux. On peut calculer avec une certaine exactitude les frais de construction d'un certain nombre de ponts, mais quand leur construction entraîne des dommages aux terrains avoisinants, le comblement du bord de l'eau, le prolongement des descentes ou des quais, là où il y a de grandes industries qui fonctionnent, la construction d'une rue nouvelle bien avant dans la baie, il ne peut être question d'évaluer quelle indemnité les tribunaux ou les arbitres accorderaient à ceux dont les terres ou le commerce ont souffert. De plus, la construction de murs de revêtement et le remplissage pour un viaduc, avec la structure nécessaire en acier, peuvent être calculés assez exactement, mais les dommages qu'ils causent ou peuvent causer aux propriétés voisines, en privant les industries de leurs embranchements, si c'est nécessaire, peut-être la suppression de voie à traction animale, le rétrécissement de l'esplanade, et autres réclamations pour dégâts qui surviendraient inévitablement, ne peuvent pas être calculés d'avance.

La seule chose qui semble parfaitement claire, c'est que le mode de changement de niveau qui sera adopté, quel qu'il soit, coûtera excessivement cher.

On devrait demander aux compagnies de chemin de fer de soumettre à la Commission, dans un délai de deux mois, et en même temps de fournir à la cité des plans, profils et devis des travaux nécessaires pour séparer le niveau des chemins de fer de celui des rues, de la rue York à la rue Cherry inclusivement, excepté celles qui ont pu être fermées. Ces plans devraient être disposés de telle façon qu'aucune voie d'aucune espèce ne traverse à niveau les rues York, Bay, Yonge ou Church; il devrait être pourvu à une hauteur libre de quatorze pieds à toutes

les rues au niveau actuel de la rue, les plans de la gare devant être modifiés pour s'accorder avec l'exhaussement des voies. Je ne dis rien pour le moment de l'exhaussement des voies de service, ni des embranchements, ni des cours, car ce sont des questions qui doivent tout d'abord être laissées à ceux qui sont responsables de l'exploitation des chemins de fer et de la manutention du trafic à des taux raisonnables; l'examen de ces questions pourra se faire quand les plans se développeront.

Rien n'a encore été dit à ce sujet, mais s'il paraissait désirable, dans les intérêts des chemins de fer, de faire régler toute la question au moyen d'une compagnie de tête de ligne, celle-ci pourrait soumettre des plans pour ou à la place des chemins de fer.

Il s'agit actuellement seulement de la situation à l'est de la rue York; la situation à l'ouest de la rue York, de la rue Bathurst à l'ouest de la rivière Humber, sera l'objet d'une audition à Ottawa le 12 janvire.

Les commissaires, mes collègues, sont d'avis que la question devrait être finalement réglée maintenant et les frais répartis; en conséquence, l'ordonnance sera rendue conformément au vœu de la majorité.

Le 9 juin 1909, l'ordonnance suivante fut rendue:—

Après avoir entendu les témoignages, et l'avocat de la cité, les compagnies de chemin de fer, le Conseil du Commerce de Toronto, et un nombre de propriétaires de terrains en la dite cité—

Il est ordonné et décidé:—

1. Que les compagnies de chemins de fer, dans l'espace de deux ans de la date de cette ordonnance, construisent un viaduc à quatre voies partant d'un endroit situé à l'ouest de la rue John à un endroit situé à ou près de la rue Berkeley, ayant trois voies ferrées de chaque côté de tel viaduc à l'est de la rue Church, au niveau actuel de l'Esplanade, et tous les croisements nécessaires, et tel que montré sur un plan produit par le Grand-Tronc, excepté aux endroits où les changements ci-après énumérés sont nécessaires, et la compagnie de chemin de fer en date du 27 avril 1909, excepté que les rues Bay et Yonge auront chacune une largeur totale de quatre-vingt (80) pieds entre les culées au-dessous du viaduc, et que, entre le point de raccordement du chemin de fer Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, des voies ferrées élevées à ou près de la rue Berkeley allant à la rue Scott, la ligne centrale du viaduc devra être placée à la limite sud de l'Esplanade, excepté à la courbe que font les voies ferrées dans le voisinage de la rue West Market.

2. Que la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien construise deux voies ferrées élevées partant de l'endroit situé à ou près de la rue Berkeley où les dites voies ferrées se raccorderont aux voies ferrées passant sur le viaduc mentionné dans le paragraphe 1, allant vers la rue Queen, pourvu qu'il y ait un espace libre et ouvert de quatorze (14) pieds au-dessus des rues suivantes: Parliament, Trinity et Cherry, et une espace libre et ouvert de dix (10) pieds au-dessus des rues Vine et Front; et que les compagnies de chemin de fer construisent un pont pour faire passer la voie publique de l'avenue Eastern au-dessus des voies ferrées, avec un espace libre et ouvert de 22 pieds 6 pouces au-dessus du niveau des rails; les ouvertures aux rues Front et Vine auront chacune trente (30) pieds entre les culées, et celles de Parliament, Trinity et Cherry auront chacune un espace de soixante-six (66) pieds entre les culées.

3. Que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc construise, dans deux ans de la date de cette ordonnance, deux voies ferrées élevées partant de ou près de la rue Berkeley, où les dites voies ferrées se raccorderont avec les voies ferrées du dit viaduc jusqu'à l'avenue Logan, pourvu qu'il y ait un espace libre et ouvert de quatorze (14) pieds au-dessus des rues suivantes: Parliament, Cherry, Eastern Avenue, et Queen, et de dix (10) pieds au-dessus de la rue Trinity.

4. Que les compagnies de chemin de fer, dans deux ans de la date de cette ordonnance, construisent des ponts pour faire passer les voies publiques de la rue John et de l'avenue Spadina au-dessus des voies ferrées, sur le dit viaduc, ou prolongent leurs voies ferrées vers l'ouest, avec un espace libre et ouvert au-dessus du niveau des rails de vingt-deux (22) pieds six (6) pouces.

5. Qu'il soit permis à la Compagnie du Pacifique-Canadien de construire et maintenir deux voies ferrées en pente, l'une de chaque côté de ses voies élevées, celle du côté nord commençant à ou près de la rue Queen et traversant les rues intermédiaires entre les rues Queen et Parliament, et celle du côté sud commençant à ou près de Don Esplanade, traversant les rues intermédiaires et passant au-dessous des voies ferrées élevées de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, mentionnées au paragraphe 3, entre les rues Parliament et Berkeley, avec un espace libre et ouvert de dix-sept (17) pieds et une ouverture de voies ferrées de dix-sept (17) pieds, mesurée à angle droit avec la voie ferrée.

6. Que la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ait la permission de construire et maintenir une voie ferrée, en pente, à ou près de la rue Berkeley, au-dessous des voies ferrées de la Compagnie du Pacifique-Canadien, mentionnées au paragraphe 2, avec un espace libre et ouvert au-dessus du niveau des rails de dix-sept (17) pieds. La longueur de l'ouverture au-dessous des dites voies ferrées devant être (17) pieds, mesurée à angle droit avec la voie ferrée.

7. Que, concurremment avec l'achèvement des ouvrages ordonnés aux paragraphes 1, 2 et 3, et aussitôt que les compagnies pourront faire circuler leurs trains sur iceux, les compagnies de chemins de fer devront modifier et arranger leurs cours et voies d'évitement de sorte qu'aucune voie ferrée circulant à niveau ne devra traverser la rue Bay, la rue Yonge ou la rue Church, en la dite cité.

8. Que, après l'achèvement des ouvrages ordonnés dans les paragraphes 1, 2 et 3, et aussitôt que les compagnies de chemin de fer pourront y faire circuler leurs trains, aucune locomotive ou wagon ne pourra circuler sur les voies ferrées à niveau entre la rue Church et la rue Parliament, durant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre, excepté entre les heures de 10 p.m. et 6 a.m., pourvu, toutefois, que les wagons contenant des fruits ou autres marchandises périssables puissent traverser en aucun temps les rues situées dans les dites limites quand un signaleur précède le train (locomotive. wagon ou wagons) pour avertir les personnes passant sur telles rues qu'un train approche.

9. Que, dans l'espace d'un an de la date de cette ordonnance, la cité préparera, complétera et nommera une nouvelle rue au sud du viaduc, partant de la limite est de la rue Church et se rendant à la limite ouest de la rue Berkeley, ayant une longueur d'au moins quarante-sept pieds et demi (47½), et fera l'acquisition des terrains nécessaires pour ce faire et adoptera, dans cette intention, tous les règlements nécessaires, et diminuera la pente de la dite rue; la partie du coût de tel ouvrage pour les compagnies de chemin de fer devant être réservée pour plus ample considération, ainsi que les questions contenues dans le paragraphe 14 de ce jugement.

10. Que la ville pavera la dite rue conformément aux pouvoirs qu'elle possède en vertu de l'Acte Municipal,—la Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien devant payer la moitié du coût du pavage.

11. Qu'aucun montant ne sera payé à la cité pour dommages ou autrement pour toute propriété de la cité qui pourra être prise, utilisée ou endommagée par les compagnies de chemin de fer dans l'élévation de leurs voies ferrées ou le nouvel arrangement de leurs terminus, tel qu'il apparaît aux plans en détail qui seront soumis plus tard à l'approbation d'un ingénieur de la Commission, ou pour terrains pris ou sérieusement endommagés par la rue qui sera faite au sud du viaduc, ou pour tout dommage occasionnel causé par quoi que ce soit; la cité ne sera pas non plus

responsable de compenser les compagnies de chemin de fer au sujet de matières semblables.

12. Que la cité paiera aux compagnies de chemin de fer, tel que ci-après énoncé, un tiers du coût (1) du dit viaduc, l'élévation des cours de la Compagnie du Pacifique-Canadien et des cours de la Compagnie du Grand-Tronc, et l'élévation des voies ferrées requises par les paragraphes 2 et 3, excepté les rails et la pose de la voie ferrée: (2) de la construction des ponts à la Eastern Avenue, la rue John, et l'avenue Spadina; (3) de la substruction pour l'élévation des voies ferrées nécessaires et des plates-formes dues à l'augmentation de l'élévation de la nouvelle gare proposée Union; tels paiements seront faits sans retard, de temps en temps, selon l'avancement de l'ouvrage, sur présentation des estimations et de l'ouvrage exécuté durant les mois précédents, qui seront faites par l'ingénieur ou les ingénieurs des compagnies de chemins de fer nommés à cette fin. Et, quand cet ouvrage sera terminé, le dit compte, si l'une des parties le désire, sera examiné et réglé par l'ingénieur en chef de la Commission, qui pourra exiger de la cité et des compagnies de chemins de fer toutes les preuves nécessaires à sa satisfaction, et décider du montant déboursé et contribué par chacune.

13. Que tous les dommages causés au terrain pris ou sérieusement endommagé (autres que ceux de la cité et des compagnies de chemin de fer), exigibles parce que quelque chose a été fait par suite des expressions de l'ordonnance, soient réglés ou payés par la cité, et que, immédiatement après le règlement, les compagnies de chemins de fer paieront à la cité les deux tiers du montant requis pour faire tel arrangement.

14. Que le pont de la rue York doit être enlevé, et que le coût de le faire ainsi enlever sera à la charge des compagnies de chemins de fer et de la cité, en proportion d'un tiers à la cité et le reste aux compagnies de chemins de fer, et que la cité et les compagnies de chemins de fer fassent des arrangements au sujet de la disposition du dit pont, et que, au cas où ils manqueraient de s'arranger à ce sujet, les questions en litige soient soumises à et réglées par la Commission.

15. Que les proportions du coût de la construction des ouvrages indiqués aux paragraphes 1, 4, 7 et 9 de cette ordonnance seront aux frais des compagnies de chemin de fer, et que la proportion des dommages payable par les compagnies de chemin de fer, en vertu du 11ième paragraphe de cette ordonnance, sera décidée par une entente entre les dites compagnies, et, au cas où elles ne pourraient s'entendre, la question sera résolue par la Commission.

16. Que la question suivante: si quelque compensation devrait être payée par l'une des compagnies de chemin de fer à l'autre par le fait que des terrains ou d'autres propriétés de l'une des compagnies auraient été pris ou subi de grands dommages, ou que des dommages aient été causés par l'une à l'autre en construisant aucun des ouvrages ou des bâtisses ordonnées ou permises par ou en vertu de cette ordonnance, soit réservée pour être résolue par la Commission.

17. Que permission soit spécialement réservée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien de faire une demande pour que permis lui soit accordé d'entrer dans ses cours par la partie ouest, après avoir produit les plans nécessaires et donné avis à toutes les parties intéressées.

18. Que permission soit aussi réservée à la Compagnie du chemin Pacifique-Canadien de faire une demande aux fins d'avoir le droit de se servir en commun avec la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, des voies ferrées de la gare Union, du point de raccordement à l'avenue Spadina, le dernier mentionné, au croisement avec ses voies ferrées sur la rue Tecumseh, dans le but d'opérer son trafic de fret et d'avoir un raccordement indépendant d'au moins deux voies ferrées ayant deux croisements entre les points "A" et "B", apparaissant sur le dit plan de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, suivant les conditions imposées par la Commission.

19. Que des plans détaillés et des devis de tout l'ouvrage ordonné ou autorisé par les présentes seront d'abord soumis par les compagnies de chemin de fer et approuvés par l'ingénieur en chef de la Commission.

20. Que permission soit réservée à toutes les parties de demander, de temps en temps, à la Commission de faire quelque changement ou variation des plans ou détails qui peut devenir convenable ou nécessaire d'après l'avancement des travaux.

21. Que l'ouvrage sera soumis à l'approbation de l'ingénieur en chef de la Commission et sera accompli à sa satisfaction.

22. Que, quant aux matières auxquelles il n'est pas pourvu par les présentes, permission soit réservée à toutes les parties de demander à la Commission, aussitôt qu'elles se présentent, de les régler ou autrement en disposer.

23. Que les demandes faites par les compagnies de chemins de fer respectivement pour compensation ou pour réserve de tous droits à compensation, dommages ou autrement contre la cité de Toronto en raison de dérogation à tout contrat pré-existant, concession, bail ou transport, faits par la cité à l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer sur demande de la cité, pour et en raison d'aucune des dispositions de l'ordonnance ou de tout ce qui a été fait en vertu d'icelle, ou que cette ordonnance devrait être faite sans aucun préjudice à aucun de ces droits, sont refusées pour les raisons qu'elles ont toutes été étudiées en déterminant les contributions des parties au coût des dits ouvrages.

J. P. MABEE,
Commissaire en chef,
Commission des Chemins de fer du Canada.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien interjeta appel de l'ordonnance ci-dessus à la Cour Suprême du Canada. L'appel au sujet de toutes les questions de juridiction fut accepté par permission de M. le juge Duff, et au sujet de toutes les questions de droit par permission de la Commission, d'après son ordonnance en date du 6 juillet 1909.

L'ordonnance de la Commission fut confirmée par la Cour Suprême, et l'appel fut renvoyé avec frais.

La Compagnie de chemin de fer défenderesse a donné avis de sa demande pour permis d'en appeler du jugement de la Cour Suprême au comité judiciaire du Conseil Privé.

Comté de Carleton vs *La cité d'Ottawa.*

La Commission, par son ordonnance, obligea le comté de Carleton à contribuer au coût d'un viaduc ou chemin élevé où quatre chemins de fer traversent la rue Wellington en la cité d'Ottawa.

Le comté de Carleton se joignait originairement à la cité d'Ottawa, demandant à la Commission une ordonnance pour cet ouvrage. Subséquemment, le village de Hintonburg, où devait être situé le viaduc proposé, fut incorporé à la cité, et l'ouvrage, qui devait se faire à quelques pieds du comté, en fut alors éloigné de tout près d'un mille. Le comité se retira, en conséquence, de la demande conjointe et la cité seule procéda. La Commission, toutefois, soutint que le comté était encore une " partie intéressée " et lui ordonna, en accordant la demande, d'en payer une partie du coût. Le comté interjeta appel à la Cour Suprême du Canada, demandant si la Commission avait le droit de faire semblable ordonnance. Les jugements suivants démontrent la disposition de l'appel.

Le juge en chef et Duff et Anglin, J.J., approuvent le jugement de M. le juge Davies.

5 avril 1909, DAVIES, J.—La question sur laquelle permis d'appel fut donné en cette cause est celle-ci: le Bureau des Commissaires des Chemins de fer avait rendu une ordonnance obligeant la municipalité du comté de Carleton de payer une partie du coût de certains ouvrages de protection au croisement du chemin Richmond et du Canada-Atlantique et autres chemins de fer, la Commission avait-elle la juridiction de rendre l'ordonnance en question contre la municipalité du comté de Carleton.

La juridiction est recusée de ce fait que, quand le croisement en question était, au temps où la demande fut faite à la Commission pour avoir tels travaux de protection, à quelques cents pieds des frontières municipales; plus tard, avant que le cas fût entendu et au temps où l'ordonnance fut rendue, l'espace où existait le croisement avait été légalement retiré d'un mille environ des frontières municipales et le territoire ajouté à la cité d'Ottawa, en sorte que les ouvrages de protection proposés n'étaient pas situés dans les limites municipales du comté et ne leur étaient pas immédiatement contigus.

La municipalité prétendait qu'on ne pouvait la considérer une "partie intéressée", selon la signification de la loi des chemins de fer, au sujet des ouvrages de protection ordonnés par la Commission aux croisements de routes qui n'étaient pas situées dans les limites de la municipalité, et il en était d'autant plus ainsi, prétendait-on, dans un cas semblable à celui que nous avons devant nous, le grand chemin n'appartenait pas à la municipalité mais à une compagnie.

Toutes les questions relatives aux articles 186 et 187 de la loi des chemins de fer de 1903 étant *intra vires* du Parlement du Canada sont tranchées par la décision de cette cour dans la cause de *La cité de Toronto* vs *La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc*, 37 S.C.R., 232, et celle de *Municipalité de Toronto* vs *La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien* (1908), A.C. 54, décidé sur appel de la Cour d'Appel d'Ontario par le comité judiciaire du Conseil Privé.

Les pouvoirs de la Commission des Chemins de fer d'ordonner aux municipalités de payer une proportion du coût des ouvrages protecteurs dont la construction a été ordonnée sur des chemins publics et des croisements de chemin de fer, sur des chemins de fer sous la juridiction du Parlement du Dominion, en autant que ces croisements étaient dans les limites municipales ou les avoisinant immédiatement, furent, dans ces deux cas, finalement reconnus contre la municipalité.

Dans le dernier cas, qui fut décidé par le comité judiciaire du Conseil Privé, deux des croisements en question étaient au-dessus d'un chemin de fer; leur limite sud était la limite nord de la cité de Toronto, en sorte qu'elles étaient au delà de sa frontière mais touchait les limites de la cité.

La question soulevée dans la cause présente est celle-ci: une municipalité est-elle responsable si les croisements ou les ouvrages ordonnés sont au delà de ses limites et ne les touchent pas immédiatement.

Je suis incapable de discerner aucune raison essentielle pour limiter, de la manière suggérée, la juridiction de la Commission des Chemins de fer.

Si cette Commission possède la juridiction d'ordonner à une municipalité de payer une partie du coût de tout ouvrage qu'elle a ordonné de faire à des croisements de chemin de fer ou de voies publiques, dans des cas où cet ouvrage est en dehors des limites de la municipalité, bien qu'elles soient contiguës, il m'est impossible de voir pourquoi sa juridiction devrait cesser si les croisements ne touchaient pas, mais étaient à une courte distance des limites municipales.

La municipalité n'était pas "une partie intéressée" selon les articles de la loi concernant les chemins de fer, et en conséquence, obligée de payer une partie du coût de l'ouvrage fait pour un croisement de chemin de fer ou de voie publique simplement parce que le croisement était dans ses limites ou "tout à fait avoisinant", ou parce que la municipalité possédait la voie publique croisant le chemin de fer ou étant croisée par ce dernier, mais parce que les ouvrages ordonnés

étaient, selon les termes du statut, pour "la protection, la sûreté et la commodité publiques", et sous les circonstances, d'après la Commission les plus à propos pour éloigner ou diminuer le danger ou l'obstruction auxquels peuvent donner lieu de pareils croisements, et parce que la Commission trouva les habitants de la municipalité spécialement intéressés à ces ouvrages de protection.

Ce que le Parlement accordait à la Commission était des pouvoirs "pour la protection, sûreté et la commodité publiques" aux croisements, comme cette partie du public transportée par le chemin de fer et celle qui se sert de la voie publique.

La décision de la Commission quant à savoir si une municipalité était ou n'était pas une partie intéressée fut rendue obligatoire et décisive par le statut. C'est une question de fait à être déterminée suivant les circonstances de chaque cas. La constance qu'un croisement, à un endroit, d'un ouvrage de protection ayant été ordonné à l'intérieur ou en dehors de la municipalité, pourrait ou pourrait ne pas être, suivant les circonstances spéciales du cas, de grande importance dans la décision du fait si la municipalité était une partie intéressée ou non, mais la circonstance n'est pas d'elle-même décisive. Un tel croisement pourrait être dans les limites de la municipalité et ses habitants pourraient être, toutefois, fort peu intéressés aux ouvrages de protection ordonné, ou il peut être situé juste au delà des limites de la municipalité et que, cependant, un grand nombre des habitants de la municipalité soient grandement intéressés aux ouvrages de protection ordonnés. La question du fait et le montant de la contribution de la municipalité, doivent, dans chaque cas, être décidés par la Commission.

La municipalité représentait ses habitants; les ouvrages à être commandés étaient des ouvrages pour la "protection, la sûreté et la commodité" de tels habitants formant partie du public, et la Commission devait décider de la proportion et du montant que la municipalité devait contribuer au coût des ouvrages de protection reconnus nécessaires. Dans tous les cas, c'était nécessairement une question de fait devant être jugée à la lumière de toutes les circonstances et ne dépendant pas nécessairement du fait arbitraire que les ouvrages de protection étaient situés à l'intérieur de ou avoisinaient immédiatement la municipalité.

Cette cause, bien qu'elle ne soit pas dans les termes formels de la décision de la cause ci-dessus citée, *Municipalité de Toronto* vs *Le chemin de fer Pacifique-Canadien* (1908) A.C. 54, se juge d'après le même raisonnement sur lequel furent fondés ce jugement, ainsi que le jugement de cette cour ci-dessus cité, *Cité de Toronto* vs *La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc,* 37 S.C.R. 232.

L'extrait suivant du jugement du Comité Judiciaire, tel que prononcé par lord Collins, démontre, en partie, le raisonnement qui fit conclure ainsi Leurs Seigneuries:

"Il paraît tout à fait clair à Leurs Seigneuries, dans la présente cause, que si pour se servir du langage ci-dessus cité, "le champ était clair", les articles combattus ne font rien autre chose que de pourvoir de moyens raisonnables pour protéger, dans l'intérêt commun, le public et le chemin de fer, lesquels sont confiés à la juridiction exclusive de la législature qui les a décrétées, et qui, en conséquence, étaient *intra vires.* Si les précautions ordonnées sont raisonnablement nécessaires, il est évident qu'elles doivent être payées, et, au point de vue de Leurs Seigneuries, il n'y a rien d'*ultra vires* dans le pouvoir subordonné conféré par les articles au comité de faire un juste règlement des dépenses parmi les personnes intéressées. Cette législation est certainement faite d'après un point de vue plus naturel chez un peuple jeune et grandissant, qui s'intéresse à développer les ressources d'un vaste territoire, n'étant pas encore entièrement peuplé, qu'elle ne pourrait l'être dans la petite étendue entièrement peuplée d'un pays tel que l'Angleterre. Il paraît fort raisonnable que, pour un peuple semblable, ceux qui retirent des avantages spéciaux du voisinage d'un chemin de fer pourraient supporter une part spéciale des dépenses faites pour le protéger. Les deux articles, l'un principal et l'autre

subordonné, sont également raisonnables et *intra vires* de la législature du Dominion, et, d'après les principes ci-dessus cités, doivent prévaloir, même s'il y a une législation *intra vires* de la législature provinciale traitant de la même question, et, en quelque sens, incompatible".

Je crois, en conséquence, que les restrictions que désirait imposer dans cette cause le comté de Carleton à la juridiction de la Commission des Chemins de fer ne peuvent être maintenues, et que l'appel doit être renvoyé avec frais.

IDINGTON, J.—Je crois que cet appel devrait être renvoyé avec frais.

Les pouvoirs de la Commission, quant à ce qui concerne de conseiller une corporation municipale à aider à protéger une compagnie de chemin de fer, dépendent entièrement, depuis que la cause de la *Cité de Toronto* vs *La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc* fut ici jugée, de ce que la Commission a décidé, savoir: si quelques-uns des habitants de telle municipalité étaient intéressés ou non.

La majorité de la Cour décida, en tel cas, et sans aucun doute, que si les habitants étaient intéressés, la corporation y était tenue.

J'avais pensé, jusqu'alors, que bien que les habitants avaient été incorporés, ils (les habitants) et la corporation n'étaient pas, en loi, des expressions convertibles, et que cette dernière ne pouvait que représenter les premiers qu'en autant que son créateur législatif avait décidé qu'elle le pouvait.

J'avais aussi pensé que les "institutions municipales" d'une province ayant été assignées par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, à la législature de la province, pour faire exclusivement des lois relatives à des affaires se rapportant à des sujets semblables, il n'appartenait pas au Parlement du Dominion soit d'ajouter à tel pouvoir que la législature avait cru bon de créer, ou, plus que cela, de se servir de ces institutions dans le but d'imposer des taxes aux habitants ainsi incorporés alors qu'il ne possédait pas ce pouvoir, et qu'ils sont simplement dépendants de l'exécution d'aucun des pouvoirs accordés au Dominion.

J'avais supposé que toute corporation semblable, quant à ce qui concerne ses chemins ou toute autre chose, pourrait, comme tout autre propriétaire, devenir, par nécessité, sujette, quant à ce qui concerne telle propriété, à la volonté du Parlement, autorisant et dirigeant légalement la construction du chemin de fer, et lequel suggéra que l'on pourrait bien tirer une ligne pour exercer la juridiction maintenant en question pour protéger cette question de propriété, dans l'intérêt évident de la corporation.

Les opinions données par les autres membres de la cour ne nous permettent plus de douter que la ligne ou toute ligne ne devrait pas être ainsi tirée, excepté là où le Parlement croit devoir la tirer.

L'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, et la loi des chemins de fer, ainsi interprétés, laissèrent complètement aux Commissaires de constater et de dire quelles corporations municipales étaient intéressées en vertu de la loi.

Cette cause fut maintenue par le comité judiciaire du Conseil Privé, et plus tard, *la Municipalité de Toronto* vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien* (1908) A.C. 54, non seulement poussa fort logiquement (si on me permet de le dire) la doctrine plus loin que dans la cause précédente, mais établit aussi un si grand principe d'action à appliquer qu'il est difficile de voir ce que les appelants ont pu espérer de gagner en se sauvant de l'autorité judicaire, quand ils n'étaient armés d'aucun argument nouveau mais des mêmes qui avaient été trouvés sans valeur dans les plus hautes cours ayant juridiction sur ces matières.

Appel renvoyé avec frais.

Chemin de fer Canadian-Northern et terrains de la Vallée de la Don.

Le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario demanda à la Commission, en vertu de l'article 178 de la loi des chemins de fer, l'autorité de prendre certains terrains additionnels paraissant sur le plan joint à la demande, dans le but de

détourner permanemment des parties de voies publiques particulièrement énumérées dans la demande.

Les faits sont tels qu'exposés dans le jugement du Commissaire en chef.

Jugement du commissaire en chef Mabee, en date du 28 avril 1908, avec le concours de M. le commissaire Mills.

Mes collègues les Commissaires ont entendu cette requête avant que j'appartinsse à la Commission, et ont été d'opinion, en ce qui est des faits, que la requête devrait être accordée. Quelques-uns des propriétaires se sont cependant opposés, en disant que la procédure ne tombait pas sous le coup de l'article 178 de la loi.

Celui-ci prescrit que si la compagnie "a besoin . . de plus d'espace qu'elle n'en possède ou qu'elle ne peut en prendre en vertu de l'article précédent . . . par le détournement d'un chemin ou pour la substitution d'un chmin public à un autre . . . elle peut s'adresser à la Commission pour obtenir la permission de prendre ce terrain à cette fin sans la permission du propriétaire".

Le paragraphe 4 prescrit que "la Commission peut, à son gré, et aux termes et conditions qu'elle juge à propos, autoriser par écrit de prendre, dans ce but, la totalité ou partie des terres demandées". Cet article est bien plus étendu que l'article 139 de la loi des chemins de fer de 1903, qui ne contenait pas les mots relatifs au détournement d'une voie publique ou à la substitution d'une voie publique à une autre; et, en vertu du paragraphe 2 de l'article 186, il n'était pas clair qu'une voie publique put être expropriée ou fermée.

L'ingénieur a fait le serment requis par le paragraphe 3 de l'article 178 au sujet de la nécessité pour le chemin de fer de s'emparer des terres particulièrement en question pour les fins énoncées dans la requête. A l'audition, des témoignages verbaux ont été entendus dans le même sens, et l'ingénieur de la Commission a fait rapport de l'existence, à son avis, de cette nécessité.

M. Osler, au nom de quelques intéressés, s'est opposé, en disant que le chemin de fer essayait d'exproprier ces terrains pour pouvoir les transporter à la cité de Toronto en substitution de certaines terres que la cité vendait à la compagnie de chemin de fer, mais la lecture de la convention conclue entre la compagnie de chemin de fer et la cité indique que les terrains dont la compagnie demande la permission de prendre possession doivent servir de voie publique, au lieu de certaines rues passant dans les terrains figurant dans la convention de la vente conclue entre la cité et la compagnie de chemin de fer; et mes collègues, les Commissaires, se sont convaincus comme question de fait que les terrains figurant dans cette enquête sont nécessaires pour que la voie ou les voies publiques soient déplacées. On s'est opposé aussi en disant que la compagnie de chemin de fer avait l'intention d'installer une cour de chemin de fer sur les terrains qu'elle avait déjà acquis et sur ceux qu'elle acquiert de la cité; mais je ne crois pas, à propos de cette requête, que la Commission ait le pouvoir d'empêcher d'installer une cour à l'endroit en question, la seule question à régler étant de savoir si les terrains demandés sont nécessaires pour le déplacement de ces voies publiques. S'ils le sont, l'article cité couvre la requête. Quelques propriétaires ont admis qu'ils ne pouvaient réussir à empêcher la requête d'être accordée. Il est vrai que le paragraphe 4 laisse cela à la discrétion de la Commission. Cette discrétion a été mise à profit par mes collègues les Commissaires en faveur du requérant.

La compagnie de chemin de fer n'a pas, cependant, nécessairement le droit de déplacer ni de substituer les voies publiques telles qu'indiquées sur le plan déposé. Les propriétaires des terrains ont un mot à dire dans le nouveau tracé, et si, en raison d'un changement dans cette installation, la compagnie est incapable d'obtenir le transfert des terres mentionnées dans sa convention avec la cité, il s'en suit naturellement que cette demande échoue.

En attendant, l'ingénieur de la Commission, après en avoir conféré avec les intéressés, indiquera où doivent passer ces voies publiques déplacées ou substi-

tuées. Alors, si la ville est toujours disposée à mettre cette convention à exécution, la compagnie pourra recevoir l'autorité pour prendre les terrains nécessaires aux nouvelles voies publiques; mais pleine indemnité doit être payée à tous les propriétaires dont la propriété est prise, non seulement pour la valeur des terrains pris, mais aussi pour les dommages (s'il y en a) causes au reste des terrains qui peuvent souffrir de la construction d'une cour de chemin de fer à l'endroit en question, et, en général, de la mise à exécution des pouvoirs conférés à la compagnie. Si, finalement, la compagnie prend les terrains des propriétaires intéressés, pour l'objet projeté, les arbitres, en fixant l'indemnité ou les frais de l'arbitrage, devront tenir compte des frais encourus par les propriétaires pour cette requête, et si la compagnie n'acquiert pas les terrains demandés, ni aucune des autres terres appartenant aux propriétaires atteints par cette requête, alors elle devra payer les frais des propriétaires dans cette requête; et ces frais, en ce cas, devront être fixés par le secrétaire de la Commission.

Re Township de Sydenham vs la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Les habitants du township de Sydenham et de la ville d'Owen-Sound portèrent plainte à la Commission au sujet de la condition dangereuse de la voie publique là où elle croise la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien à Murray's-Cut, près d'Owen-Sound et demandèrent une ordonnance enjoignant la construction d'un pont sur le chemin de fer à l'endroit mentionné.

Le jugement de M. le Commissaire Mills, en date du 3 avril 1909, expose suffisamment les faits.

Nous avons, il y a déjà quelque temps, feu le Commissaire en chef et moi, rendu à contre-cœur une ordonnance permettant au Pacifique-Canadien, de construire une voie ferrée le long d'un chantier de bois de construction, à une courte distance de la ligne principale de la compagnie, bien que les cultivateurs de l'endroit firent de grandes objections, car après que ces voies ferrées ou d'évitement furent posées, ceux qui venaient par le chemin se rendant au chantier de bois de construction étaient obligés de conduire leurs voitures, durant quelque temps, entre la voie d'évitement et la voie principale.

Il nous fallut admettre que le chemin, à cet endroit, serait dangereux pour le charriage: mais le chantier de bois de construction était situé d'une telle façon qu'il nous était fort difficile de refuser une voie ferrée à l'endroit demandé.

Maintenant, vu que le chemin passant le long du chantier de bois de construction est devenu plus dangereux pour le trafic qu'il ne l'était autrefois, il y a, je crois, de bonnes raisons pour qu'on demande de rendre sûre l'autre entrée à la cité et venant de cette direction, Murray's-Cut (13 ou 14 pieds de profondeur et une forte courbe de la ligne), ce qui ne peut être fait, je pense, que par la construction d'un pont, et je suis porté à recommander la conclusion de M. Mountain dans son rapport attaché au dossier, qu'il serait bon de construire un pont tel que celui qu'il propose. Je crois que le dit pont devrait être construit aux frais de la compagnie de chemin de fer, et que les approches, qui sont quelque peu longues et que cela coûtera assez cher pour les remplir, soient faites et entretenues par le township, ou le township et la dite cité d'Owen-Sound, conjointement.

Comme je n'ai pas le temps actuellement d'entrer dans les détails, je laisse la chose à la considération du Commissaire en chef.

Jugement, commissaire en chef Mabee, 5 mai 1909, avec le concours du sous-commissaire en chef Scott.

Je ne connais pas, naturellement, les considérations qui ont fait accorder la permission de construire une voie ferrée additionnelle au chantier de bois de construction en question. Il se fait peu de trafic au croisement où serait construit ce pont, et le montant du trafic qui serait détourné, si ce pont était construit, échap-

pant ainsi à la prétendue augmentation du danger sur des routes plus courtes, est problématique.

L'expérience démontre que la grande majorité de ceux qui se servent des voies publiques ne prendront pas une route plus longue pour échapper à des dangers occasionnels sur une plus courte, et à moins que la construction de ce pont n'ait pour résultat de faire échapper une majorité substantielle du public aux dangers supposés exister dans le voisinage du chantier de bois de construction, la dépense n'aurait aucun résultat sérieux.

Quand il s'agit de faire disparaître les croisements à niveau, on doit d'abord s'occuper de ceux qui présentent les plus grands dangers, tels dangers étant causés par le trafic qui traverse alors le croisement. Cette remarque ne peut, naturellement, s'appliquer au cas où un croisement de rue serait complètement fermé et le trafic détourné sur un autre où il n'y aurait pas de pente, mais je ne puis approuver que l'on ordonne la construction d'un pont tel que celui-ci, dans le seul espoir que le public pourra s'en servir et laissant en même temps une situation dangereuse comme celle que l'on dit exister au chantier de bois de construction. Les compagnies de chemin de fer sont forcées de faire de forts déboursés pris de leur capital aussi bien que des dépenses qui augmentent tous les ans pour l'entretien, pour protéger leurs croisements en pente, et je suis d'opinion que si l'on reçoit de ces dépenses un bénéfice permanent et substantiel, elles devraient être restreintes à des cas qui sont clairs, et on ne devrait pas permettre au public de choisir entre le nouveau croisement sûr et l'ancien qui est dangereux, surtout quand ce dernier est plus court. Je suis, en conséquence, d'opinion que si l'on ne peut fermer la rue où se trouve le chantier de bois de construction, l'on devrait ne pas ordonner l'érection du pont.

En vertu d'une ordonnance, en date du 5 mai, la demande fut renvoyée, avec permission aux requérants de demander à la Commission, s'ils le désirent, de placer une cloche au dit croisement.

London Fence Company vs *la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern.*

La *London Fence Company, Limited,* s'est plainte à la Commission que la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern refusait de pourvoir et de maintenir un bon croisement là où la voie ferrée traverse la rue Broadway à Portage-la-Prairie, et a demandé du secours pour que l'on ait un accès libre à la fabrique.

La question a été entendue aux séances de la Commission tenues par le Commissaire en chef Mabee et M. le Commissaire McLean à Winnipeg, le 13 février 1909.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, le 13 février 1909.

Nous sommes tous deux d'opinion que, dans ce cas, il est nettement démontré qu'il y avait une entente entre feu le gérant de la compagnie plaignante et le représentant de la compagnie de chemin de fer, en vertu de laquelle un passage de trente pieds, la portion fermée de Broadway, du côté nord des voies du Canadian-Northern, devait être fourni, à même la rue Main. Il semble que cette entente a été observée par le chemin de fer. Quelques obstacles ont été enlevés, et depuis cette époque la plaignante s'est servie du passage à même la rue Main.

On se plaint que cette entente n'a pas été soumise au conseil d'administration de la compagnie par le gérant, ni tarifiée par ce conseil; mais ce n'est pas une chose sur laquelle la compagnie de chemin de fer peut avoir la haute main: le gérant d'alors avait parfaitement le droit de conclure cette entente. Elle a été conclue, j'en suis parfaitement convaincu, de parfaite bonne foi. La compagnie de chemin de fer l'a respectée, et notre mission, comme je la comprends, consiste à voir que les ententes une fois conclues soient respectées non seulement par les compagnies de chemin de fer, mais encore par les individus. Parce que cette entente n'a pas satisfait, par la suite, la nouvelle gérance, ce n'est pas une raison pour imposer un surcroît de fardeau à la compagnie de chemin de fer.

Nous croyons que l'entente doit être respectée. La route peut être déclarée emplacement de voie et être cédée par la compagnie de chemin de fer à la compagnie plaignante; si la ville de Portage-la-Prairie ne veut pas l'accepter comme voie publique, l'accepter comme don et consentir à l'entretien. Alors elle pourra continuer à être une servitude concédée par la compagnie de chemin de fer à cette Fabrique de clôtures de London.

En plus de cela, la compagnie de chemin de fer consent, si la ville de Portage-la-Prairie veut prolonger sa conduite d'eau principale au nord, le long de la voie du chemin de fer, de façon à placer une prise d'eau à un endroit plus commode pour la fabrique de clôtures, à payer cette dépense. Nous ne pouvons naturellement donner aucun ordre à cet égard, car nous ne pouvons pas dire à la ville de Portage-la-Prairie de fournir de l'eau et de prolonger sa conduite principale; mais si la fabrique de clôtures peut s'arranger avec la ville pour faire traverser la rue par sa conduite principale et placer une prise d'eau de façon à économiser un quart pour cent des frais d'assurance, alors, sur l'engagement pris par M. Clark, toute dépense que la ville encourra de ce fait sera remboursée.

People's and Caledon Telephone Cos. vs *Compagnies de chemins de fer du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.*

Les compagnies de téléphone requérante demandent à la Commission qu'elle rende une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer défenderesses à permettre l'installation et le maintien des téléphones dans les gares.

Jugement, le 5 mai 1909, rendu par le sous-commissaire en chef Scott.

La Commission a entendu les requêtes des compagnies requérantes demandant une ordonnance obligeant certaines compagnies de chemin de fer de permettre de placer leurs instruments dans un certain nombre de gares. D'après l'article 245 de la loi concernant les chemins de fer, la Commission peut accorder telle ordonnance et peut imposer les termes et conditions qu'elle croit justes et raisonnables, mais, nonobstant ces dispositions, elle ne tiendra compte d'aucun contrat que la compagnie de chemin de fer aurait passé avec une autre compagnie de téléphone lui accordant des privilèges exclusifs et autres, quant à l'installation ou le maintien des instruments de telle compagnie de téléphone dans sa gare.

Tout ce qu'il faut alors considérer est de savoir si ce raccordement téléphonique sera pour le bénéfice public, et, dans ce cas, quelles conditions devraient être imposées à la compagnie de téléphone cherchant à obtenir le privilège. Ce sera gagner du temps si la Commission impose certains principes généraux d'après lesquels elle agira quand telle demande lui sera faite.

Si les instruments de la compagnie de téléphone sont généralement en usage dans le district entourant la gare et qu'il est démontré que poser un téléphone dans une gare serait chose avantageuse pour le public ayant des affaires avec la compagnie du chemin de fer, et que ce ne serait pas chose indûment oppressive ou inopportune pour la compagnie de chemin de fer, je crois que la Commission devrait alors accorder la demande.

Comme presque toutes les compagnies de téléphone du Canada sont constituées en vertu de lois provinciales et ne sont pas, en conséquence, sous la juridiction de la Commission, il pourrait y avoir de la difficulté à contraindre telle compagnie d'exécuter les stipulations et conditions que désire imposer la Commission, à moins que la compagnie ne fut obligée de le faire en vertu d'un contrat.

Je suggère, en conséquence, que lorsque la Commission voit que la demande d'une compagnie de téléphone, à l'effet d'obliger une compagnie de chemin de fer de permettre l'installation d'un téléphone dans sa gare doit être accordée, qu'il soit demandé à la Compagnie de téléphone, avant qu'une ordonnance soit rendue, de préparer un contrat incluant les clauses suivantes ou de semblables, dans lesquelles

j'ai inséré des conditions justes et raisonnables, alors une telle ordonnance sera rendue.

Ce contrat, fait le jour de , en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent par et entre , ci-après appelée "Compagnie de chemin de fer" de première part, et ci-après appelée la "Compagnie de téléphone" de seconde part.

Attendu que la compagnie de téléphone désire placer un instrument de téléphone dans la gare de la compagnie de chemin de fer, à , dans la province de

Et, attendu que la compagnie de chemin de fer permet que le dit instrument de téléphone soit placé dans la dite gare d'après les termes et conditions ci-après mentionnés.

Fait foi que, en considération de l'en-tête, il est par les présentes convenu par et entre les parties ci-dessus, ce qui suit:—

1. La compagnie de chemin de fer permettra, d'après les termes et conditions ci-après mentionnés, d'installer un instrument de téléphone dans sa dite gare, la compagnie de téléphone devant payer, pour le privilège, un loyer de $1 par année, et ce, le premier jour de janvier de chaque année, durant l'existence de ce contrat.

2. L'instrument de téléphone sera placé et maintenu à la dite gare sans causer de dommages à la propriété du chemin de fer, et entièrement au risque et dépens de la compagnie de téléphone, exempt de tout loyer ou autre charge envers la compagnie de chemin de fer, et la compagnie de téléphone ne cherchera pas à considérer la compagnie de chemin de fer responsable d'aucun dommage au dit instrument, quelle que soit la valeur des dommages.

3. La compagnie de téléphone peut ériger et maintenir des poteaux et des fils sur et à travers les terrains de la compagnie de chemin de fer selon qu'il le sera nécessaire pour l'installation et l'opération du dit instrument de téléphone, pourvu que tels poteaux soient placés et les fils tendus à la satisfaction et sous la surveillance d'un fonctionnaire dûment autorisé de la compagnie de chemin de fer et aux endroits seulement qu'il désignera.

4. Le dit instrument de téléphone devra être du genre le plus moderne et le meilleur dont se sert la compagnie de téléphone; ce devra être un pupitre ou un instrument attaché au mur, selon le désir de la compagnie de chemin de fer; il devra être placé à tel endroit de la gare qu'indiquera la compagnie de chemin de fer, et se rattachera par fil privé au bureau central de la compagnie de téléphone.

5. La compagnie de chemin de fer, ses fonctionnaires, agents et employés pourront se servir du dit instrument de téléphone pour parler aux abonnés locaux et ruraux, et ce sur les lignes de la compagnie de téléphone sans aucuns frais.

6. La compagnie de téléphone peut, sur l'approbation de la Commission des Chemins de fer du Canada, enlever son instrument de téléphone de la dite gare et ses poteaux de la propriété de la compagnie de chemin de fer, après avoir donné à la compagnie de chemin de fer un avis de 30 jours déclarant, par écrit, son intention de ce faire. Tous les dommages causés à la propriété de la compagnie de chemin de fer, en enlevant le dit instrument de téléphone, poteaux et fils, seront réparés par et aux dépens de la compagnie de téléphone.

7. Ce contrat devra cesser en tout temps sur ordonnance de la Commission des Chemins de fer du Canada, rendre sur demande de la compagnie de chemin de fer ou autrement, et la compagnie de téléphone devra, en aucun temps, accomplir et obéir à toute ordonnance de la dite Commission, au sujet de l'installation, du maintien, de l'opération ou de l'enlèvement des dits instruments de téléphone, poteaux ou fils, et se soumet par les présentes, en autant que ce contrat est concerné, à la juridiction de la dite Commission.

En foi de quoi, les parties y concernées ont fait les présentes.

Après qu'un tel contrat aura été signé pour chacune des gares dans lesquelles les compagnies de téléphone devant nous demandent de placer leurs instruments, je crois que l'on devrait rendre l'ordonnance demandée.

Mes suggestions ne s'appliquent, dans cette question, qu'aux cas où une ou deux des compagnies de téléphone désireraient placer leurs instruments dans une gare de chemin de fer: si trois ou plus de compagnies désirent obtenir ce privilège, une demande spéciale devra être faite à la Commission; autrement, une compagnie de chemin de fer pourrait souffrir beaucoup d'ennui.

Le Commissaire en chef et le Commissaire McLean sont du même avis.

Re *Compagnies de chemin de fer "Orillia and Georgian Bay and Seaboard", Canadian-Northern-Ontario et Grand-Tronc.*

La Compagnie de chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard* fit la demande d'une ordonnance, en vertu de l'article 176 de la loi concernant les chemins de fer, l'autorisant de prendre possession de, utiliser et occuper des terrains appartenant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, près d'Orillia, dans la province d'Ontario, requis pour les fins de son chemin de fer.

Jugement du Commissaire en chef Mabee, le 3 décembre 1909.

Si le choix des terrains du chemins de fer *Georgian Bay and Seaboard* et du Canadian-Northern-Ontario, dans la ville d'Orillia, avait été laissé au libre contrôle de la Commission, j'aurais été en faveur d'exiger qu'on se servît conjointement des voies ferrées et du terminus actuels du chemin de fer Grand-Tronc, de faire des agrandissements et des changements selon que cela serait nécessaire, avec une nouvelle gare union commune aux trois voies, et un nouveau pont tournant au-dessus des Narrows, ou près de l'emplacement du pont actuel du chemin de fer Grand-Tronc. Les compagnies de chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard* et Canadian-Northern-Ontario ont, cependant, obtenu l'approbation du Gouverneur en Conseil pour l'érection d'un nouveau pont au-dessus des Narrows, et cette Commission n'a aucun pouvoir de changer cet endroit. Cela empêche la Commission d'exiger de ces chemins de fer de se servir des voies ferrées du chemin de fer Grand-Tronc pour entrer dans la ville, en sorte que la nouvelle entrée doit être faite là où le nouveau pont sera construit au-dessus des Narrows. Cela nécessite un croisement à niveau des voies ferrées du chemin de fer Grand-Tronc à Atherly, et l'établissement d'au moins onze croisements à niveau sur les rues de la ville d'Orillia, lesquels, ou la plupart, auraient pu être évités en demandant de se servir conjointement de l'entrée du Grand-Tronc.

La nouvelle gare union proposée pour le service commun des chemins de fer *Georgian Bay and Seaboard* et le Canadian-Northern-Ontario n'est éloignée que de deux rues de la gare actuelle, et est située de telle manière que tout le trafic allant vers ou venant de la ville doit passer au-dessus des voies ferrées du Grand-Tronc. La nouvelle ligne circule le long du bord de l'eau, et les citoyens se rendant au lac ou aux parcs de la ville seront obligés de croiser une ligne additionnelle de chemin de fer. Cette nouvelle ligne traverse l'un des parcs, et l'une des résolutions adoptées par le conseil de ville pourvoit ce qui suit:

> que le chemin de fer ne se servira pour la construction de sa première voie ferrée unique que de l'espace nécessaire sur l'emplacement de soixante-six pieds à travers le parc, et laissera la balance, qui n'est pas exigée immédiatement pour ces voies ferrées, faire partie du parc avoisinant, et *qu'il laissera le terrain sur lequel il a le droit de passage à travers le parc sans clôture, si la ville peut obtenir le consentement de la Commission des Chemins de fer, et la ville en assumera la responsabilité,* en sorte que cela ne diminuera pas nécessairement l'espace requis pour le parc.

Si je comprends cet arrangement, c'est que cette propriété sera un parc uni jusqu'aux fondations du chemin de fer, et ce paragraphe semblerait indiquer que le parc n'ayant que peu d'étendue, le conseil de ville désirait que les enfants y jouant auraient un accès libre aux voies du chemin de fer pour jouer et en faire leurs terrains de récréation.

Cette voie ferrée est construite pour transporter le grain de la Baie-Georgienne, et l'on peut avoir quelque idée du trafic probable d'après une déclaration faite à l'une des audiences, que le Grand-Tronc avait transporté, cette année, en passant par Orillia, vingt millions de boisseaux de grain. Qu'en sera-t-il dans quelques années? Quelle splendide acquisition tout cela sera pour le parc d'Orillia.

Le conseil de ville nous a envoyé plusieurs députations demandant l'approbation de tout cela. L'on doit considérer comme acquis que, si cette Commission n'avait pas été liée par la situation du nouveau pont, aucune partie de cet arrangement n'aurait été approuvée ou sanctionnée.

Parmi les différentes parties de la cause que la Commission peut régler, il en est une qui a trait à la clôture le long de la voie qui traverse le parc, et nonobstant le désir apparent de la corporation de se tenir responsable pour toute perte de vie par suite du manque de clôture, la voie devra être clôturée, et non pas avec de la clôture ordinaire de chemin de fer, mais avec une clôture que les enfants ne pourront escalader.

Il y a aussi la protection de tous les passages à niveau additionnels que le conseil impose sans nécessité aux habitants, ainsi que l'augmentation des moyens de protection aux passages à niveau de la Compagnie du Grand-Tronc à son nouveau terminus par suite de l'augmentation du trafic. On a déclaré aux délégués que lorsqu'il s'agira d'étudier cette affaire au point de vue de la répartition des frais, la Commission n'oublierait pas les faits qui ont provoqué cette cause. Elle ne les oubliera pas non plus.

L'emplacement de la nouvelle gare Union, tel qu'indiqué sur le plan produit par la Compagnie de chemin de fer *Georgian Bay & Seaboard*, ainsi que le tracé de sa voie ferrée, sont approuvés. Le tracé de la voie entre les concessions six et sept, tel que marqué en rouge sur le plan, est aussi approuvé, pourvu que l'ingénieur en chef de la Commission détermine l'emplacement exact d'un passage à niveau à Atherly, à l'endroit qui offrira le moins d'inconvénients aux deux parties en cause, et il devra de plus définir le mode de protection à adopter. Naturellement, tout ceci, y compris l'établissement, l'entretien et l'opération des moyens de protection seront à la charge des compagnies demanderesses.

La partie du terrain entre la voie autorisée et la nouvelle gare Union offre différentes considérations. Les compagnies demanderesses demandent la permissian de se servir d'une des voies du Grand-Tronc, donnant en retour une compensation convenable ou bâtissant une autre voie au sud pour la dite compagnie. Ces voies sont de cent à quatre cents pieds de distance l'une de l'autre, et le conseil appuie fortement la demande des compagnies demanderesses quant à l'emploi de la voie nord du Grand-Tronc par ces dernières. Pour moi, je crois que ceci est équitable dans une certaine mesure, mais les compagnies demanderesses ne devront pas se servir de la propriété du Grand-Tronc plus loin à l'ouest que la glacière, ou ses environs immédiats, et si les parties en cause ne peuvent s'entendre, l'ingénieur de la Commission choisira le tracé exact. A mon avis, ce tracé devrait être là où les profils indiquent que les lignes de chemin de fer passent sur une surface plane.

Les compagnies demanderesses devront redresser la voie nord du Grand-Tronc, c'est-à-dire, construire une nouvelle voie égale à la présente sous tous rapports, le long de celle dont elles veulent se servir, mais au sud, et tout devra être fait à la satisfaction de l'ingénieur en chef. On devra produire un plan indiquant un nouveau tracé à l'ouest du point de départ depuis la propriété du Grand-Tronc jusqu'à la nouvelle gare Union.

On s'est plaint qu'un pareil tracé placerait le Grand-Tronc sous la dépendance de nouvelles industries situées sur la propriété de la ville entre les deux voies de cette compagnie. Cela ne doit pas absolument en résulter. Il ne peut y avoir aucune difficulté à donner accès à ces différentes industries. Si le Grand-Tronc ferme le passage et si la cause est portée devant la Commission, celle-ci y verra immédiatement.

Les compagnies demanderesses devront dédommager la Compagnie du Grand-Tronc pour tout terrain pris qui ne sera pas compris dans le simple déplacement de la voie, et si les parties en cause ne peuvent s'entendre, le dédommagement sera déterminé par la Commission ou par ceux qu'elle nommera à cette fin.

Si ce qui précède ne règle pas toutes les demandes devant la Commission à ce sujet, on les étudiera de nouveau.

Township de Caldwell vs *la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Le township de Caldwell a demandé un passage à niveau d'une grande route au-dessus de la voie du Pacifique-Canadien sur la ligne de partage entre les townships de Caldwell et de Springer.

La Compagnie a consenti, mais a prétendu que la construction, l'entretien et l'opération devraient être aux frais du township. Le township a refusé et demande au Bureau de régler la question des frais.

D'après la correspondance, il paraît que les townships de Caldwell et Springer ont été arpentés en 1880, le premier par R. H. Coleman, arpenteur de l'Ontario, et le second par J. K. McLean, arpenteur de l'Ontario. Le chemin de fer a été construit à cet endroit en 1883, et les plans d'arpentage n'indiquent aucun terrain réservé pour chemins entre les limites des dits townships.

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 8 décembre 1909.

Il a été décidé que les municipalités demandant le droit d'ouvrir de nouvelles rues ou grandes routes au-dessus des lignes de chemin de fer seraient obligées de payer les frais s'y rattachant, mais les compagnies de chemin de fer n'ont jamais été autorisées à exiger, et jusqu'ici, en autant que je sache, elles n'ont jamais demandé une indemnité pour leurs terrains pris pour ces rues ou chemins.

Le ministre des terres de la Couronne pour l'Ontario informe la Commission que l'arpentage des townships de Springer et de Caldwell n'indique aucune allocation de routes aux limites des townships, mais que d'après le système d'arpentage en vigueur, lorsque les lettres patentes sont émises, une réserve de cinq pour cent de l'étendue totale du terrain est faite pour les chemins, la Couronne se réservant le droit d'établir les chemins ou passages reconnus nécessaires ou opportuns. La voie ferrée a donc été construite à travers ces townships en pleine connaissance de cette coutume du ministère des terres de la Couronne dans Ontario. Naturellement, le tracé des chemins n'avait pas été déterminé lors de la construction, mais on savait que tôt ou tard il faudrait établir des grandes routes quelque part, et que la Couronne se réservait ces cinq pour cent dans ce but; de sorte que si le plan eut indiqué une grande route entre ces townships, et si la compagnie, dans ce cas, eut été obligée de payer le coût de l'ouverture du chemin, pourquoi le même principe ne s'appliquerait-il pas au cas où la compagnie sait que la Couronne se réserve cinq pour cent du terrain pour des chemins devant être établis plus tard aux endroits convenables? Cela n'est pas plus onéreux pour la compagnie dans un cas que dans l'autre. Dans l'un des cas la compagnie sait où elle sera appelée à l'avenir, à payer les frais d'ouverture d'une grande route; dans l'autre cas elle sait que la Couronne se réserve cinq pour cent du terrain dans chaque titre de vente, mais la situation exacte du tracé des dits chemins est inconnue. Ces cinq pour cent sont réservés pour les grandes routes le long de la rangée des lots entre ces townships; on

savait que ces routes seraient construites, de sorte que ce n'est pas une injustice que d'obliger la compagnie à payer les frais d'ouverture d'une grande route le long de la limite que traverse l'emplacement de la voie ferrée. Ce travail devra être fait conformément au type des croisements de grandes routes, et si le travail ne peut être fait cet hiver, il devra au moins être complété pour le 1er juin 1910.

M. le commissaire McLean est du même avis.

L'ordre de la Commission, en date du 13 décembre 1909, ordonna à la compagnie de construire à ses propres frais le croisement de la grande route au-dessus des voies de la compagnie, conformément aux règlements de la Commission ayant trait aux croisements des grandes routes. Le travail devra être terminé le 1er juin 1910, et pourvu que le township paye les frais d'entretien du dit croisement.

Chemin de fer "Essex Terminal and Windsor, Essex and Lake Shore".

D'après l'ordre de la Commission, daté du 26 mars 1909, et mentionné dans le jugement, les frais d'entretien et d'opération des croisements permettant à la Compagnie *Essex Terminal* de traverser les voies du Pacifique et du *Windsor, Essex & Lake Shore,* et des appareils de protection installés aux dits croisements ont été également partagés entre les deux compagnies de chemin de fer *Windsor, Essex & Lake Superior Rapid* et *Essex Terminal.*

L'avocat de la Compagnie *Essex Terminal* a demandé à la Commission de reconsidérer la répartition des frais d'installation et d'entretien, donnant pour raison que la Compagnie *Essex Terminal* ?tait légalement plus ancienne que la compagnie *Windsor, Essex & Lake Shore Rapid.*

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 10 décembre 1909.

L'ordre émis dans cette cause le 26 mars, avait pour but de mettre en vigueur la décision qui, si j'ai bien compris, a été prise par la Commission avant que j'en fasse partie. Je n'avais pas suivi la procédure en cette cause, et je ne l'avais pas étudiée au mérite. Toutefois, je l'ai plus tard étudiée, et il est évident que l'ordre en question est injuste envers la Compagnie de chemin de fer Windsor et Essex.

On a établi la priorité en faveur de la Compagnie Windsor et Essex sur la Compagnie *Essex Terminal,* de sorte que toutes les dépenses d'entretien du croisement de la voie de cette dernière par celle de la première doivent être payées par l'*Essex Terminal*; l'emplacement de ce croisement ou du croisement ou raccordement de l'*Essex Terminal* avec le Pacifique-Canadien ne devraient en aucune manière affecter ou rendre plus onéreux le croisement du Windsor et Essex sur la ligne du Pacifique-Canadien.

L'ordre est entièrement injuste, en ce qu'il ordonne de partager les frais de ces trois croisements entre les deux compagnies de chemins de fer électriques. Les frais d'installation d'appareils distincts de protection seraient beaucoup moins onéreux pour le Windsor et Essex que l'installation d'un seul appareil de protection pour tous les croisements, et si la Commission n'exige l'installation que d'un seul appareil, le coût devrait en être équitablement distribué selon les besoins de chaque compagnie. L'appareil d'enclenchement dont on se servira aura environ quarante-trois leviers; les frais d'installation et d'entretien seront partagés entre les deux compagnies électriques en proportion du nombre de leviers utilisés par chaque compagnie. Autrement dit, s'il y a quarante-trois leviers et que la Compagnie Windsor et Essex en utilise douze pour traverser la voie du Pacifique-Canadien, alors la Compagnie Windsor et Essex devra payer 12-43 du coût d'érection, d'installation et d'entretien.

La tour des leviers sera en charge de deux hommes nommés par le Pacifique-Canadien, mais payés un tiers par la Compagnie Windsor et Essex et deux tiers par l'*Essex Terminal.*

Ordre rendu conformément au jugement daté le 15 décembre 1909 et annulant l'ordre daté du 26 mars 1908.

La ville de Régina vs *La Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.*

Le conseil de ville de Régina, conformément aux articles 237 et 238 de la loi des chemins de fer a demandé à la Commission de donner ordre au Pacifique-Canadien de fournir et construire un passage inférieur convenable à l'endroit où la voie de la compagnie croise la rue Albert dans la dite ville.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, le 11 décembre 1909:—

Cette demande a été d'abord entendue par la Commission à une séance tenue à Régina le 11 février 1909, M. le commaissaire en chef et M. le commissaire McLean étaient présents. Dans un mémoire du 11 mai 1909, le Commissaire en chef déclare que sur recommandation de M. Mountain les plans du passage inférieur peuvent être approuvés, et il ajoute que la question du partage des frais de la construction devrait être réglée à l'amiable, si possible, entre la ville et la compagnie. Une copie du mémoire du Commissaire en chef, approuvée par M. McLean, a été envoyée aux parties intéressées par le secrétaire dans une lettre en date du 19 mai 1909. Une conférence entre M. Peters, adjoint du second vice-président du Pacifique-Canadien, et les autorités municipales a eu lieu le 19 juillet, mais on n'a pu en venir à une entente.

Les plans du passage inférieur projeté ont été approuvés le 3 septembre 1909 par M. Mountain, l'ingénieur en chef de la Commission. La seule question à régler était la répartition du coût de la construction entre la ville et la compagnie.

A une séance de la Commission tenue à Régina le 8 novembre 1909, à laquelle M. McLean et moi étions présents, nous avons entendu les arguments apportés par la ville et par la compagnie sur la question de la répartition du coût du passage inférieur. Les avocats de chaque partie ont donné par écrit leurs vues sur la question de priorité de la grande route sur la voie ferrée au croisement de la rue Albert. Je suis d'avis d'après la preuve et les arguments apportés que la grande route de la rue Albert était une route légalement reconnue avant que la compagnie eût obtenu l'autorisation légale de traverser la grande route avec sa voie.

Donc, à cet endroit le chemin de fer est le moins ancien, mais je ne crois pas que ce soit là un facteur très important, car la nécessité d'établir un croisement inférieur ne s'est fait sentir que plusieurs années après l'ouverture de la dite rue et la construction de la voie ferrée. C'est par suite de l'augmentation de la circulation tant sur la grande route que sur le chemin de fer que ce passage est devenu dangereux.

Il ressort de la correspondance échangée entre les deux parties en cause, après la conférence de juillet, que la ville consent à se charger du pavage de la rue et de la construction des nouveaux trottoirs. Ceci, naturellement, est un travail qu'elle serait obligée de faire quand cela deviendrait nécessaire, qu'un passage inférieur soit construit ou non. De plus, ce passage inférieur devant être d'un réel avantage pour la ville, je crois qu'elle devrait payer tout le coût du déblai nécessaire et payer en outre la moitié des dommages causés par la construction du passage inférieur Naturellement, la ville devra se charger du drainage.

La compagnie devra construire toutes les culées, murs de soutènement, fondations et superstructures indiqués sur les plans. La ville s'étant procuré le chiffre des dommages causés aux terrains, la compagnie lui en paiera la moitié. La ville devra faire les travaux de déblai requis, et payer la moitié des dommages causés aux terrains. Les travaux devront être terminés pour le 1er août 1910, et tout différend au sujet de travaux d'art qui pourrait surgir durant l'accomplissement de ces travaux sera réglé par l'ingénieur en chef de la Commission.

M. le commissaire McLean est du même avis. Ordre rendu le 13 décembre 1909.

Croisement du chemin public dans le township de Scarboro par la Compagnie de chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

La Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario a demandé l'autorisation de traverser le chemin public dans le township de Scarboro, comté de York, dans la province d'Ontario, connu sous le nom d'avenue Pharmacy.

Lors de cette demande, l'avocat de la municipalité a prié la Commission de ne pas approuver l'établissement d'un passage à niveau à cet endroit, mais d'ordonner à la compagnie de construire un passage inférieur faisant passer le chemin public sous la voie. L'élévation de la voie à cet endroit est d'environ 7 pieds 6 pouces au-dessus du niveau actuel du chemin public, et pour construire un passage inférieur il faudra creuser à une profondeur de 8 pieds 6 pouces.

La preuve démontre que présentement la circulation sur ce chemin n'est pas considérable, et qu'il y a peu d'habitations le long du chemin près du passage projeté.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, le 8 février 1910.

Bien que la différence d'élévation entre la voie ferrée et le chemin public à cet endroit se prête à la construction d'un passage inférieur, néanmoins je crois qu'en tenant compte de l'incommodit? d'un niveau du chemin public et du fait que la circulation n'est pas considérable à cet endroit, nous ne devons pas demander à la compagnie de construire un passage inférieur.

Il y a tant d'autres endroits où l'établissement de croisements à niveau distincts est plus nécessaire qu'à cet endroit, que nous ne devons pas, je crois, obérer les ressources de la compagnie en pareil cas.

A mon avis, un ordre devra être émis approuvant le passage à niveau tel qu'indiqué sur le plan fourni par la compagnie.

M. le commissaire Mills est du même avis.

Demande de la ville de Vancouver pour construire un pont en bois pour piétons au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien à l'extrémité nord de la rue Carrall, dans la dite ville.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, le 25 novembre 1909:—

Jusqu'à ces derniers temps le public avait l'habitude de traverser les voies ferrées au nord de la rue Carrall pour se rendre sur les quais avoisinant l'anse Burrard. Cette habitude était sans aucun doute dangereuse, et la compagnie a placé une clôture du côté sud de sa propriété afin de faire cesser cet abus.

Le point le plus rapproché de la rue Carrall où l'on puisse traverser la voie ferrée se trouve à l'avenue Columbia, environ six ou sept cents pieds à l'est.

La ville demande maintenant la permission de construire, à ses propres frais, pour les piétons seulement, un pont au-dessus des voies de la compagnie, là où le public avait l'habitude de passer, c'est-à-dire au bout de la rue Carrall. La circulation sur les quais étant considérable, je crois que la construction de ce pont sera d'une grande utilité pour le public. La compagnie a émis l'idée que la Commission n'a pas le droit d'accorder cette demande. Je ne suis pas de cet avis.

La Commission a, en vertu de l'article 237 de la loi des chemins de fer, pleine juridiction, tel que décrété par l'article 4 du chapitre 32 des statuts de 1909, pour autoriser une municipalité à construire une route au-dessus d'une voie ferrée, et on nous donne pleins pouvoirs d'imposer les termes et conditions. Il s'agit d'une route au-dessus de la voie ferrée.

Je suis d'avis d'accorder cette demande et d'émettre un ordre approuvant les plans, si l'ingénieur en chef les trouve satisfaisants.

M. le commissaire McLean est du même avis.

Requête de Walter Harland Smith, en vertu de l'article 29, demandant un ordre à l'effet d'amender les ordres du Bureau, nos 7706 et 8055 re *les embranchements de la Compagnie du Grand-Tronc traversant la septième ligne et à l'ouest de cette septième ligne dans la ville d'Oakville, Ont. Séance tenue à Toronto le 22 mars 1910.*

JUGEMENT.

L'hon. M. Mabee.—Prenons d'abord l'affaire Davis et Doty; le 9 septembre, la Compagnie du Grand-Tronc a demandé au Bureau la permission de construire cet embranchement ou voie de garage à partir d'un point de la voie ferrée à l'ouest du chemin de la septième ligne jusqu'au chantier de bois de construction et la propriété de MM. Davis et Doty.

Le plan original a été approuvé par les autorités municipales d'Oakville, qui l'ont endossé et produit comme preuve de leur consentement à ce que l'on se serve de la septième ligne pour y construire cette voie industrielle de garage conformément au plan en question.

La requête a été examinée par l'un des ingénieurs de la Commission le 11 septembre, et vu que la ville accordait son consentement à la construction du dit embranchement, l'ingénieur a fait rapport qu'il n'était pas nécessaire de faire annoncer cette demande.

L'article 222, qui traite des embranchements, stipule, lorsqu'une demande est reçue avec les plans, profils et livre de renvoi, etc., qu'un avis public de cette intention d'en appeler à la Commission soit inséré dans les journaux de chacun des comtés ou districts où cet embranchement doit passer, pendant quatre semaines consécutive, ou s'il n'y a pas de journaux, alors l'avis devra être publié dans la *Gazette du Canada.*

Je suppose qu'il existe un journal à Oakville. Si on avait donné un avis public de cette intention d'en appeler à la Commission, il est tout probable qu'on aurait évité beaucoup de tracas et d'animosité. Mais agissant sur recommandation, vu que la ville avait consenti, un ordre a été émis le 13 septembre, permettant la construction de l'embranchement et aussi dispensant les requérants de donner l'avis public.

Il est parfaitement évident, à notre avis, qu'on n'aurait pas dû les dispenser de cet avis public. C'est une erreur de croire qu'il n'y avait pas de propriétaires intéressés dans cette entreprise à part MM. Davis et Doty, et le conseil municipal d'Oakville, si celui-ci, pour les fins de cette requête, peut être considéré comme propriétaire de terrain. Les propriétaires des terrains situés de chaque côté du chemin où l'on se proposait de construire cet embranchement étaient également intéressés. Si un homme achète un terrain aboutissant à une rue publique, il est certainement grandement intéressé à la construction d'une voie d'évitement ou d'un embranchement quelconque sur cette rue en face de sa propriété. De sorte que les propriétaires des terrains de chaque côté de ce chemin ont le droit d'être entendus avant que l'ordre ne soit émis. De plus, je crois que c'est une mauvaise ligne de conduite à adopter de la part de la Commission que d'émettre des ordres de ce genre, même si les municipalités sont disposées à céder les rues publiques pour y construire des embranchements ou quoi que ce soit, sans que les habitants de l'endroit puissent être mis au courant de la situation par un avis public expliquant le but d'une telle entreprise.

Il est sans doute très pénible, et nous apprécions pleinement cette difficulté; de traiter une affaire de ce genre, alors que les travaux sont faits et l'argent dépensé. Cela n'avance guère de dire que dix ou douze wagons seulement ont parcouru la voie. Je ne sais pas jusqu'à quel endroit des établissements industriels ont été établis, au nord de celui de MM. Davis et Doty. Il se peut qu'un grand nombre d'établisse-

ments industriels se développent, et que dans cinq ou dix ans, au lieu de quelques wagons par mois qui passent sur cet embranchement, il en passe peut-être plusieurs wagons par jour, et qu'enfin le chemin public soit en grande partie consacré au service des établissements industriels à mesure qu'ils se développeront.

Nous croyons, nonobstant l'argent dépensé et la difficulté du cas actuel, n'avoir qu'une seule ligne de conduite à suivre dans l'intérêt public, et c'est de révoquer l'ordre qui a été émis.

Bon nombre des remarques déjà faites s'appliquent au cas de Shields et Hillmer. Le permis de traverser le chemin public à cet endroit, à notre avis, a été donné sans considérer suffisamment le point de vue public. Il y a un grand nombre de voies à cet endroit. C'est une partie très active, une des parties les plus actives sur la voie du Grand-Tronc. Il y a plusieurs convois rapides passant à Oakville et au chemin public de la septième ligne et qui n'arrêtent pas à cet endroit. Etablir un autre passage à niveau un peu plus loin ne ferait qu'aggraver la situation. Nous croyons que c'était un cas très sérieux pour le public. En outre, l'ordre a été émis sans avis public et sans donner au public l'occasion d'intervenir. Nous croyons, nonobstant le fait que l'ouvrage a été fait et l'argent dépensé à cet endroit, que l'ordre doit être révoqué. Il se peut que la voie d'évitement puisse être prolongée à l'ouest, et sans doute elle le sera. Il y a des terrains vacants convenables pour l'établissement de manufactures, et à mesure que ces villages deviendront des villes et que des industries surgiront à bref délai, toute la rue sera consacré au mouvement des produits. J'imagine qu'il doit y avoir à Oakville des endroits où ces établissements industriels auraient pu s'établir sans être obligés de se servir de tout le chemin public sur une longue distance pour y poser une voie ferrée et de traverser ce même chemin public à un autre endroit très dangereux.

Ceux qui se placent aux endroits où ils doivent éprouver ces difficultés en ce qui concerne la construction de ces voies d'évitement ou embranchements sans considérer la question au point de vue de l'intérêt public ne doivent s'en prendre qu'à eux-mêmes si le public s'y oppose.

Nous n'avons aucune hésitation à révoquer ces deux ordres.

Les Chambres de Commerce du centre de la Saskatchewan et le Grand-Tronc-Pacifique.

Les faits sont pleinement rapportés dans le jugement du commissaire en chef.

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 16 mars 1910.

Les dites Chambres de Commerce ont demandé à la Commission de forcer la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique à établir et à maintenir en opération un service quotidien de convois de première classe pour voyageurs sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Edmonton.

La Commission a bien le pouvoir d'exiger des compagnies de chemins de fer un service de convois convenables quand les voies ont été livrées à la circulation, mais dans le cas actuel il existe une difficulté, c'est que la voie du Grand-Tronc-Pacifique entre Winnipeg et Edmonton n'est pas encore livrée à la circulation.

La cause est de première importance pour le public, et il est naturel que la situation soit bien comprise par les intéressés.

D'après sa charte et son contrat, le Grand-Tronc-Pacifique a jusqu'au 31 décembre 1911 pour terminer ses travaux, et d'après les dispositions 4 et 5 Ed. VII, ch. 98, il est encore dans la période de construction. La surveillance active de la Commission, excepté pour ce qui a trait à la construction, commence lorsque la compagnie demande, en vertu de l'article 261, la permission de livrer sa voie à la circulation. La Commission ne peut livrer une voie à la circulation à moins que la compagnie n'en fasse la demande. L'article 261 se lit comme suit:

261. Nul chemin de fer ou partie de chemin de fer ne peut s'ouvrir à la circulation autrement que pour les fins de la construction du chemin de fer par la Compagnie, avant qu'autorisation en ait été obtenue de la Commission ainsi qu'il est dit ci-après.

2. Quand la Compagnie désire livrer son chemin de fer ou une partie de son chemin de fer à la circulation, elle doit présenter à la Commission une requête, appuyée d'une déclaration sous serment de son président, de son secrétaire, de son ingénieur ou de l'un de ses directeurs, jugé satisfaisant par la Commission, et énonçant que le chemin de fer ou la partie du chemin de fer dont on désire la mise en exploitation, est, de l'avis du signataire de la déclaration, dans un état de parachèvement suffisant pour y permettre la circulation en sûreté, et est prêt à subir l'inspection, la dite requête priant en conséquence la Commission d'en autoriser la mise en service.

3. Avant d'accorder cette requête, la Commission ordonne à un ingénieur-inspecteur d'examiner le chemin de fer ou la partie de chemin de fer que l'on entend mettre en exploitation.

4. Si, après son inspection, l'ingénieur-inspecteur fait rapport à la Commission qu'à son avis l'ouverture à la circulation est raisonnablement exempte de danger pour le public, la Commission peut rendre une ordonnance accordant la requête en totalité ou en partie, et peut y déterminer le temps auquel peut se faire l'ouverture; et, sur ce, le chemin de fer ou la partie du chemin de fer qui fait l'objet de cette autorisation peut s'ouvrir à la circulation en conformité de l'ordonnance.

5. Mais si l'ingénieur-inspecteur, après son inspection se déclare d'avis, dans un rapport à la Commission, qu'il serait dangereux pour le public qu'on ouvrît le chemin de fer ou la partie du chemin de fer à la circulation, à cause de l'imperfection des ouvrages ou de la chaussée, ou de l'insuffisance de la construction ou de l'équipement, il doit mentionner dans son rapport les raisons pour lesquelles il est de cet avis; et la Compagnie a droit à ce qu'on lui en donne communication, et on doit lui signifier une copie du rapport et des raisons à l'appui; et la Commission peut refuser la requête, en tout ou en partie, ou peut ordonner une inspection supplémentaire ou une nouvelle inspection et la présentation d'un nouveau rapport.

6. Si par la suite, après cette inspection supplémentaire ou nouvelle, ou après une nouvelle requête de la Compagnie sous l'empire du présent article, l'ingénieur-inspecteur déclare en un rapport que ce chemin de fer ou cette partie de chemin de fer peut être livrée à la circulation sans danger pour le public, la Commission peut rendre une ordonnance accordant cette requête en totalité ou en partie, et elle peut y déterminer le temps auquel peut se faire l'ouverture de ce chemin de fer ou de cette partie du chemin de fer, après quoi la circulation est permise.

7. Si la Commission est d'avis que la chose est dans l'intérêt public, elle peut, après avoir obtenu un rapport d'un ingénieur-inspecteur, permettre à la Compagnie de faire le transport des marchandises sur une partie quelconque du chemin de fer que les dispositions ci-dessus du présent article ne permettent pas d'ouvrir à la circulation. 3 E. VII, c. 58, art. 207.

Certains ordres ont été émis par la Commission—un ordre accordant à la compagnie la permission de transporter des colons et leurs effets sur des trains de construction, et ensuite la permission de faire circuler des convois mixtes trois fois par semaine. La Commission a probablement outrepassé ses droits en émettant ces deux ordres; mais la compagnie désirait accommoder le public autant qu'elle le pouvait, et les gens d'affaires demandaient un service de convois convenable. Nous nous sommes rendus à ces demandes, et ces ordres ont été émis pour ce qu'ils valaient, probablement rien du tout. Le public a, je crois, retiré quelque avantage

de ce service, et maintenant il en désire l'amélioration. La Commission ne peut rien faire. L'article ci-dessus dit que nul chemin de fer ne peut être livré à la circulation sans l'autorisation de la Commission; que si la compagnie désire livrer toute ou partie de sa voie à la circulation, elle devra en demander l'autorisation nécessaire à la Commission. La Commission ne peut livrer à la circulation une voie contre le désir de la compagnie ou sans que celle-ci en fasse la demande. Le Grand-Tronc-Pacifique n'a jamais fait une telle demande et déclare que sa voie est encore en construction et n'est pas prête à être livrée à la circulation. On dit aussi que cette voie n'a pas de gare à Winnipeg ni à Edmonton pour donner un service convenable de voyageurs de première, mais ceci n'a pas d'importance, le fait principal est qu'aucune demande n'ayant encore été faite en vue de livrer cette voie à la circulation, aucun ordre ne peut être émis. Une autre difficulté existe dans le fait que la Loi Spéciale dit que "la période de construction" veut dire le temps pendant lequel la division ouest ne sera pas complétée, selon les dispositions de la Loi du Transcontinental ou de toute autre loi prolongeant le délai au cours duquel la voie devra être terminée, et que le gouvernement doit, par décret de l'exécutif, fixer la *date à laquelle la voie devra être terminée.* L'article 3 de la loi des chemins de fer déclare que les dispositions de la Loi Spéciale ont priorité sur celles de la loi des chemins de fer lorsque celles-ci viennent en conflit avec les premières, de sorte que la Commission ne peut livrer ce chemin à la circulation avant que la date n'en soit fixée par décrêt de l'exécutif.

On nous a envoyé un imprimé indiquant que la compagnie avait transporté des excursionnistes durant les fêtes de Noël, concurremment avec les lignes de l'est. Naturellement la compagnie a commis un abus, mais cela n'aide pas à résoudre le problème actuel, ni à autoriser la demande des requérants.

Les commissaires Mills et McLean sont du même avis.

Croisement de la rue Queen à Palmerston par le Grand-Tronc.

Jugement du sous-commissaire en chef Scott, le 4 février 1910.

Lorsque la Commission a pris en considération la protection du passage à niveau de la rue Queen à Palmerston, où passent les voies du Grand-Tronc, lors de la séance tenue à Toronto le 27 janvier, en présence d'un représentant de la compagnie et de la municipalité, tout le monde a admis que ce passage à niveau était extrêmement dangereux et avait besoin d'être mieux protégé qu'il ne l'est actuellement. A l'heure actuelle, douze voies du Grand-Tronc traversent ce passage, et il n'y a qu'un signaleur posté à cet endroit par le Grand-Tronc, à ses propres frais, selon l'ordre de la Commission émis en 1905. Du côté nord-est du parc de chemin de fer il y a une école fréquentée par un grand nombre d'élèves venant du côté sud-ouest du parc, et qui doivent traverser les voies ferrées à la rue Queen quatre fois par jour. A l'ouest de la rue Queen, les rues William et James sont ouvertes aux voitures; à l'est il y a un autre croisement ouvert pour les voitures un peu plus à l'est du parc de la compagnie.

A l'audience, le représentant de la ville de Palmerston a déclaré que la municipalité était prête à fermer la rue Queen et à en interdire le passage aux voitures, pourvu que la compagnie construise un passage au-dessous ou au-dessus de ses voies pour les piétons. Ceci, je crois, est équitable. La fermeture d'un passage à niveau de la rue Queen serait très avantageuse à la compagnie du chemin de fer. Le croisement traverse virtuellement le parc en plein milieu, et la compagnie pourrait exploiter son entreprise beaucoup plus facilement si le passage n'existait pas, sans parler des responsabilités et les dangers qu'il comporte.

En conséquence, je recommande qu'un ordre soit émis ordonnant au Grand-Tronc de construire un passage souterrain pour les piétons à la rue Queen, pourvu que la municipalité ferme la dite rue en dedans des limites de la propriété de la com-

pagnie quant aux voitures. La compagnie devra soumettre, d'ici à trente jours, les plans du dit passage souterrain à l'approbation de l'ingénieur de la Commission. Je ne dis pas maintenant si le passage doit être construit sous les voies déjà existantes seulement, ou s'il doit s'étendre d'un côté à l'autre de la propriété de la compagnie. Celle-ci décidera ce qui sera le plus avantageux pour elle ; mais si l'entrée du passage du côté nord se termine au sud d'un endroit sur la Queen, à 43 pieds au sud de la rue Prospect, il est entendu qu'aucune voie ne sera construite entre cet endroit et l'entrée du passage souterrain. La municipalité devra éclairer ce passage souterrain tout comme elle éclaire ses rues. Je ne vois pas quels dommages pourraient être causés aux terrains par la construction de ce passage, mais s'il y en a, la compagnie devra les payer. De son côté la municipalité sera responsable de ses propres actes en fermant la dite rue aux voitures. Ce passage souterrain devra être complété le 1er juillet prochain, et à partir du jour où le passage sera complété la compagnie ne sera plus obligée de placer un gardien à la rue Queen, tel que prescrit par l'ordre émis en 1905.

J'allouerais à la compagnie vingt (20) pour cent du coût du dit passage à même le Fonds des Passages à niveau des chemins de fer.

M. le commissaire Mills est du même avis.

Re *Pont au-dessus du Canal, des voies ferrées et des emplacements de voies sur le chemin de Cockshutt, rue Market, dans la ville de Brantford.*

La ville de Brantford a demandé au Bureau d'approuver les plans de la construction d'un nouveau pont à la rue Market et le partage des frais, la ville étant disposée à en payer près de la moitié.

L'ingénieur en chef de la Commission, après inspection du pont en bois actuel, recommande d'en construire un plus solide dans l'intérêt public, et particulièrement pour le mouvement des tramways.

Le jugement de la Commission rendu par M. le commissaire Mills, le 23 février 1910, autorisait la ville à construire le nouveau pont en acier et en béton, d'après les plans examinés et approuvés par l'ingénieur de la Commission.

Quant au partage des frais, voici le jugement :—

En ce qui concerne la répartition du coût du pont il y a plusieurs intérêts et obligations à considérer.

La ville.—La ville est sans doute grandement intéressée à la construction du dit pont, et tout bien considéré, il sera peut-être nécessaire de lui demander de payer un peu plus que la somme mentionnée à l'audience.

La Compagnie du chemin de fer Grand-Valley.—L'ingénieur en chef de la Commission, après avoir calculé et considéré avec soin toutes choses, m'a remis un mémoire déclarant que, dans son opinion, un pont pouvant en toute sûreté être utilisé pour une double voie de tramway ordinaire, coûtera de seize à vingt pour cent, disons dix-huit pour cent de plus qu'il n'en coûterait pour un pont de simple route carrossable, ce qui revient à près de quinze pour cent du coût total de ce pont ; et dans le cas présent, je crois qu'on devra ajouter au moins 1⅓ pour 100 pour renforcer les arches au-dessus du canal, ce qui devra être fait non seulement sous la voie du tramway, mais sur toute la largeur de l'arche Il semble donc que la Compagnie Grand-Valley (la compagnie de tramways de la ville) devrait verser une forte contribution pour la construction du dit pont.

Compagnie Electrique des Comtés de l'Ouest.—Le chemin public ou la rue que traverse le canal existait avant que le canal fût creusé. La Compagnie Electrique des Comtés de l'Ouest, comme propriétaire actuelle du canal, d'après la coutume établie par la Commission, doit payer le coût total de tablier du pont au-dessus du canal, ou un peu plus de 50 pour 100 du coût total du pont; mais en tenant compte de

tous les autres intérêts en cause, je crois qu'on devrait exiger de la Compagnie Electrique un montant beaucoup moins élevé.

Les trois chemins de fer sous le pont.—Trois compagnies de chemins de fer ont droit de passage sous le pont projeté:—

La *Toronto, Niagara and Western,* pour une ligne directe.

La *Brantford and Hamilton Electric,* pour faire l'aiguillage au terminus de sa ligne principale.

Le Grand-Tronc, pour l'aiguillage d'une voie de garage conduisant à un moulin à farine.

Les voies du Grand-Tronc ont été posées il y a longtemps; et les deux autres compagnies ne veulent pas renoncer à leurs droits sous le pont projeté. En conséquence, il semble que le pont devra être construit de façon à servir aux trois compagnies de chemin de fer, et les besoins immédiats exigeant une dépense immédiate, il semble que le seul moyen à prendre pour la Commission, c'est de répartir les frais entre les parties intéressées, y compris les trois compagnies de chemins de fer.

RÉPARTITION DU COÛT.

La répartition du coût du pont projeté est la suivante:

	Pour cent
La ville de Brantford.	51
La Compagnie du chemin de fer *Grand-Valley* (pour une voie, 7½ pour 100, et 1½ pour 100)	9
La Compagnie Electrique des Comtés de l'Ouest (propriétaire du canal)	24
La *Toronto, Niagara & Western* (ligne mère)	6½
La Compagnie du chemin de fer *Brantford & Hamilton Electric* (service d'aiguillage à son terminus) . .	6½
Le Grand-Tronc (aiguillage de voie de garage conduisant au moulin à farine)	3
	100

Conditions de paiement.—La ville fournira aux parties intéressées des copies d'un relevé indiquant le coût réel du dit pont, et les dites autres parties paieront à la ville leur part respective aussitôt que le pont sera achevé et prêt à servir.

Entretien.—Le coût de l'entretien du pavage du pont sera divisé, après entente, entre la ville et la Compagnie du chemin de fer *Grand-Valley.* Le coût d'entretien des autres parties du pont sera réparti quand l'occasion s'en présentera.

N.B.—Il devrait y avoir dans l'ordre une clause ordonnant à chacune des compagnies ci-dessus mentionnées de voir à ce qu'aucune personne ne soit sur le toit d'un wagon passant sous le dit pont.

Ordre émis conformément à ce jugement.

Re *Pont au-dessus des améliorations de la rivière Don à la rue Queen, Toronto.*

Une requête a été présentée par la ville de Toronto demandant l'autorisation de construire un pont à haut niveau au-dessus des améliorations faites à la rivière Don et des voies du Pacifique-Canadian, du Grand-Tronc et du Canadian-Northern-Ontario à la rue Queen-Est, dans la ville de Toronto.

Sur audition de la requête primitive, en décembre 1906, la Commission, comprenant feu le commissaire en chef Killam et le commissaire Mills, avait décidé que le pont devait être construit, mais avait réservé la question de répartir le coût devant être payé par les différentes parties intéressées. Cet question fut laissée en suspens en attendant la décision de la Commission sur la question du viaduc, qui devait affecter le niveau des voies au croisement de la rue Queen.

Aux séances tenues à Toronto le 3 juin 1909, l'avocat des parties intéressées décida de ne pas discuter de nouveau la question du coût et demanda à la Commission de considérer cette question d'après l'argumentation soumise à la Commission en décembre 1906.

Jugement du commissaire en chef adjoint Scott, 23 juin 1909.

Les seules questions que nous avons à trancher sont celles-ci: qui doit payer pour la construction du pont et quel montant chacun doit-il payer?

Le pont actuel à l'endroit en question fait passer la rue Queen, une rue importante de la ville de Toronto, par-dessus la rivière Don. La rue Queen était une grande route à cet endroit avant d'être traversée par les voies ferrées. Il y a sur ce pont un mouvement de va et vient considérable qui a beaucoup augmenté depuis l'établissement d'un passage à niveau sur la rue Queen.

La Compagnie des Tramways de Toronto a obtenu en 1893 l'autorisation de traverser les voies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à la rue Queen, et paie chaque année une somme considérable pour protéger ce croisement. La franchise de la Compagnie des Tramways de Toronto expire le 31 août 1921, de sorte que la dite compagnie se servira pendant peu de temps du pont projeté. Néanmoins, comme il passe chaque jour sur ce croisement un grand nombre de tramways et qu'un certain nombre d'accidents ont eu lieu en dépit des appareils de protection dont on se sert, l'établissement d'un croisement à niveaux distincts à cet endroit sera d'un bénéfice considérable à la Compagnie des Tramways.

En vertu d'une convention intervenue le 23 juillet 1890 entre le Pacifique-Canadien et la ville de Toronto, convention que l'on trouve dans la liste A des statuts d'Ontario, 54 Vic., ch. 82, la compagnie consent à fournir des barrières et des gardiens au dit croisement, et à contribuer au coût de la construction d'un pont quand la ville décidera d'en construire un.

Le croisement est d'une grande importance pour le Pacifique-Canadien. Celui-ci y fait passer tous ses trains à parcours total de l'ouest et de l'est jusqu'au terminus de la gare Union de Toronto. Le Canadian-Northern-Ontario n'a accès à ses hangars à marchandises et à la gare Union que par le croisement de la rue Queen. L'utilisation de ce croisement n'est pas aussi importante pour le Grand-Tronc que pour les deux autres compagnies. Le Grand-Tronc ne s'en sert que pour les marchandises transportées sur sa voie de ceinture de Toronto.

Il est difficile d'établir d'une façon absolument équitable la contribution que chacune des parties devra verser pour la construction d'un nouveau pont, ou plutôt pour exhausser le pont actuel et construire de nouveaux abords, ce qui est, je crois, la méthode acceptée par les ingénieurs pour atteindre le but désiré.

L'établissement d'un croisement à niveaux distincts à cet endroit sera très avantageux pour la population de Toronto et pour les diverses compagnies de chemins de fer intéressées. Toutes les parties devraient contribuer au coût de l'entreprise, et je suis d'avis que, tout bien considéré, justice sera réellement rendue, si le coût de la construction et des dommages aux terrains, s'il y en a, sont payés dans les proportions suivantes:

Ville de Toronto	15	pour 100
Compagnie de Tramways de Toronto	15	" "
Le Pacifique-Canadien	35	" "
Le Canadian-Northern-Ontario	25	" "
Le Grand-Tronc (ligne de ceinture)	10	" "

En tant qu'il s'agit de l'entretien du pont, à moins que plus tard les circonstances se modifient de beaucoup, je crois que la ville devra entretenir la voie en entier à ses propres frais et payer 70 pour 100 de l'entretien des autres parties. Le reste sera payé en parts égales par le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc, savoir: 10 pour 100 chacun.

La Commission devra rendre une ordonnance enjoignant le commencement immédiat de la construction du pont par la ville, et que le dit pont soit achevé d'ici à six mois.

Le Commissaire en chef est du même avis.

Ordre en date du 3 juillet 1909, conformément au jugement rendu. Plus tard le Pacifique-Canadien a demandé un ordre étendant les dispositions de l'ordre du 3 juillet 1909 de manière à décréter que, lors de l'achèvement du pont, tel qu'ordonné, la dite rue soit fermée aux piétons et aux voitures, et que l'accès des voies de la compagnie soit interdit aux uns et aux autres. Cette demande, après audition, a été refusée.

Le 15 septembre 1909, l'avocat du Tramway de Toronto a demandé à la Commission la permission d'en appeler à la Cour Suprême du Canada quant au montant imposé à la compagnie dans la répartition du coût, permission qui a été refusée.

Le Commissaire en chef.—Cette demande a été faite en vertu du paragraphe 3 de l'article 56, qui permet d'en appeler à la Cour Suprême d'une décision de la Commission, sur une question qui, dans l'opinion de la Commission, est une question de droit, permission ayant été d'abord obtenue de la Commission.

L'article donne aussi à la Commission le pouvoir discrétionnaire d'accorder ou de refuser la permission d'interjeter appel.

De sorte que, d'après le statut, lorsqu'une demande est faite, si la Commission croit que la question comporte une question de droit, le statut donne à la Commission le pouvoir de déclarer que nonobstant son opinion à ce sujet, la question n'est pas assez importante pour justifier l'autorisation d'interjeter appel. Cependant, ceci n'est pas le point de vue auquel nous nous sommes placés au sujet de cette requête. Pour nous, c'est que la question soulevée dans cette requête n'est pas une question de droit, mais pourrait bien être une question de juridiction, au sujet de laquelle nous ne sommes pas tenus d'exprimer une opinion.

Il me semble qu'en dehors des termes de la convention, qu'ils aient été bien ou mal interprétés en ce qui concerne la considération que la Commission a donnée à cette affaire, tout de même, d'après la loi des chemins de fer, la Commission a juridiction relativement à l'émission de tout ordre qu'elle croit juste et équitable pour les parties en cause, nonobstant l'existence de contrats privés entre elles.

Si la Commission a eu tort d'émettre cet ordre, il nous semble que la faute en est à la loi des chemins de fer, qui ne confère pas à la Commission toute l'autorité nécessaire pour émettre un pareil ordre, et si le jugement est mauvais, ce doit être pour cette raison et non à cause d'une fausse interprétation de l'entente entre les parties.

Donc, étant d'avis qu'il ne s'agit pas d'une question de droit, la Commission n'a pas le pouvoir d'autoriser l'appel à la Cour Suprême.

Convaincus de ce fait, nous refusons l'autorisation d'interjeter appel.

La ville de Brampton vs la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada et la Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Les faits sont amplement détaillés dans le jugement du commissaire en chef Mabee, le 11 novembre 1909, jugement ayant reçu l'adhésion de M. le commissaire Mills.

Jugement du commissaire en chef Mabee.

Le conseil municipal de la ville de Brampton a demandé l'émission d'un décret ordonnant au Grand-Tronc et au Pacifique-Canadien de fournir et construire un appareil d'enclenchement et de déclenchement au point de raccordement des deux voies des compagnies à Brampton.

La cause a été étudiée à Toronto sous toutes ses faces, et vu qu'il semblait y avoir une forte opposition à ce projet, de la part des compagnies, j'ai cru préfé-

rable d'obtenir des informations supplémentaires et de faire une étude spéciale de la situation commerciale à Brampton.

Le 28 octobre, M. Brown, commis en chef du département de la traction, a visité Brampton, et le 3 novembre a fait rapport comme suit:

Le plus grand établissement manufacturier est celui de la *Brompton Pressed Brick Company,* situé sur une voie d'évitement du Pacifique-Canadien, à environ un mille et demi du croisement. Cet établissement produit chaque année un million ou un million et demi de briques de qualité supérieure, dont la majeure partie est expédiée à Toronto, où elle fait avantageusement concurrence à la *Don Valley Brick Company.*

M. Packham, gérant de cette compagnie, prétend qu'il ne peut vendre sa marchandise qu'à des clients qui exigent que la livraison soit faite sur le Pacifique-Canadien, à Toronto, vu que le Pacifique-Canadien refuse de prendre à son compte l'aiguillage du Grand-Tronc conformément aux clauses de concurrence contenues dans l'ordre d'aiguillage réciproque en ce qui concerne ses affaires, et que si une voie d'aiguillage réciproque était établie à Brampton, il serait en position de demander la livraison à destination sur les voies de garage des deux compagnies. Il expédie des marchandises à d'autres endroits sur le Pacifique-Canadien, mais il déclare que le Grand-Tronc offre de meilleurs avantages pour l'écoulement de sa marchandise, surtout entre Sarnia et Toronto, où sa brique est bien connue. L'an dernier il n'a pas pu soumissionner pour certaines entreprises à Georgetown, Stratford, Markham, Acton, etc. Cette manufacture peut fabriquer deux millions et demi de briques par année, et il prétend qu'il pourrait donner son maximum de production ou doubler son chiffre d'affaires si l'échange réciproque était établi. Cet établissement achète trente à quarante wagons de bois et de charbon par année, et il arrive fréquemment qu'il pourrait en acheter plus avantageusement sur le Grand-Tronc.

La succession Dale, fleuriste, a une voie de garage privée à un mille et quart du croisement. Le gérant de l'établissement était absent et je n'ai pu avoir aucun renseignement de celui qui était en charge. J'ai été cependant informé par d'autres personnes que cette voie avait été construite en vertu d'une entente à l'effet que tout le trafic serait donné au Pacifique-Canadien. Cet établissement a expédié et reçu l'an dernier 150 wagons de charbon et 50 wagons d'autres marchandises (bulbes, ciment, bois, etc.)

W. Findlay, un autre fleuriste, se sert de la même voie d'évitement, vu qu'elle passe sur sa propriété. En vertu d'une entente avec le Pacifique-Canadien, il paie $100 par wagon aiguillé. M. Findlay n'expédie pas de wagons pleins, mais reçoit environ 30 wagons par année, principalement du charbon. Il déclare qu'il aurait pu acheter son charbon à meilleur marché sur le Grand-Tronc, et que plusieurs fois il a été obligé de transporter des vitres, des machines, etc., de la gare du Grand-Tronc à son établissement au coût de $6 à $14 par wagon. Il possède plusieurs terrains le long de la voie du Pacifique-Canadien, terrains, dit-il, propres à l'installation de manufactures si les deux compagnies pouvaient y avoir accès.

La *Brompton Milling Company* a une voie de garage sur le Pacifique-Canadien près du croisement indiqué sur le plan. M. Brett, le gérant, désire vivement voir s'établir les facilités d'échange réciproque, quoique son chiffre d'affaires tel qu'indiqué par les livres du Pacifique-Canadien ne soit pas très considérable, s'élevant à environ 14 wagons reçus (grains) et 35 wagons expédiés (produits) l'an dernier. Il déclare toutefois qu'il ne fait que commencer ses affaires, ayant acheté cet établissement l'an dernier seulement. Il prétend aussi que le Grand-Tronc offre un meilleur marché pour ses produits et qu'il pourrait augmenter le chiffre de ses affaires si l'échange réciproque était établi à Brampton. Il achète de l'orge comme agent de la *Canada Grain Company,* et l'an dernier il avait en entrepôt 50,000 boisseaux d'orge dont il a pu difficilement disposer sur le Pacifique-Canadien. Il

ajoute que s'il avait eu accès au Grand-Tronc il aurait pu expédier son orge et remplir son entrepôt plusieurs fois.

Je n'ai pu trouver le propriétaire de l'entrepôt à grain indiqué sur le plan, mais les agents du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc m'ont déclaré qu'aucun commerce ne se faisait à cet endroits ;en tous les cas, vu que les deux compagnies ont des voies de garage près de l'entrepôt, une voie d'échange réciproque ne serait d'aucune utilité pour cet établissement.

La *Pickering Coal & Wood Company* se sert de la voie de garage du Pacifique-Canadien, et son commerce est d'environ 50 wagons de charbon et 25 wagons de bois par année, elle achète son bois principalement à Berkley, Markdale, Proton et Orton. S'il y avait une voie d'échange réciproque, elle pourrait quelquefois acheter plus avantageusement du bois et du charbon sur le Grand-Tronc.

Le chantier de bois de J. York et Fils est situé près de la voie de garage du Pacifique-Canadien près de la gare, et cette compagnie manœuvre environ 25 wagons de bois et de charbon par année, achetant surtout à Owen-Sound et Byng-Inlet, S'il y avait échange réciproque, elle pourrait peut-être acheter plus avantageusement sur le Grand-Tronc.

La *Queen City Oil Company* a son outillage près de la voie de garage du Pacifique-Canadien et fournit environ douze wagons d'huile à la consommation locale par année. Cette huile est expédiée de Sarnia par les chemins de fer Pacifique-Canadien et Père-Marquette. Je n'ai pas cru devoir la consulter.

La seule industrie possédant une voie de garage privée sur le Grand-Tronc est la *Brampton Coal Company,* qui reçoit 150 wagons de charbon et vingt wagons de bois par année, et manie aussi plusieurs charges de wagons de bardeaux. Le gérant de cette compagnie déclare que l'approvisionnement de bois est meilleur aux endroits peu éloignés sur le Pacifique-Canadien, et que souvent il peut acheter du charbon à meilleur marché sur la voie du Pacifique-Canadien, mais qu'il ne pourrait utiliser ce charbon vu l'absence du système d'échange réciproque. Il déclare aussi que, dans son opinion, il pourrait manier plus de bois et de bardeaux s'il pouvait acheter sur le Pacifique-Canadien.

L'*Irving Lumber Company* et D. Prattley, un marchand de charbon et de chaux sont installés près du terminus du Grand-Tronc. Les gérants de ces deux compagnies étaient hors de la ville, mais le comptable de l'*Irving Lumber Company* m'a déclaré que sa compagnie achetait environ 15 wagons de bois par année. Ce bois est vendu à Brampton même, et le chiffre d'affaires n'étant pas élevé, il ne croit pas que des facilités d'échange réciproque avanceraient de beaucoup les affaires de la compagnie,

D. Prattley manie environ vingt wagons de charbon et vingt wagons de chaux par année; toute la chaux vient d'un endroit sur le Grand-Tronc (*Limehouse*).

J'ai aussi consulté M. Justin, avocat. Il déclare que la Chambre de Commerce s'intéresse beaucoup à l'obtention pour la ville d'une voie d'échange réciproque entre les deux compagnies, et il croit que si on pouvait promettre l'établissement de cet échange, ce serait un grand encouragement pour les industries désireuses de venir s'établir à cet endroit. Il ajoute qu'il y a plusieurs emplacements convenables pour des manufactures, et que Brampton est situé de manière à devenir un bon centre de distribution peu éloigné des marchés

D'après les renseignements fournis par les divers expéditeurs, je crois que l'échange serait d'environ 150 à 200 wagons par année, et je partage l'avis de M. Justin, à l'effet que si la ville pouvait offrir un raccordement avec les deux compagnies de chemin de fer, cela attirerait de nouvelles industries dans ses limites.

Le 9 courant, M. Hardwell, chef de traction, faisait le rapport suivant:—

Il me semble que les compagnies elles-mêmes fournissent les meilleurs arguments en faveur du raccordement. D'abord, elles ont très peu de tarifs communs de sorte que si une manufacture de Brampton située sur la voie de l'une des com-

pagnies désire expédier des marchandises à un endroit situé sur la voie de l'autre compagnie, ou recevoir des marchandises de cet endroit, il lui faut transporter ses marchandises en voiture à Brampton ou payer les deux tarifs locaux en passant par le point de raccordement le plus rapproché.

Par exemple, si la *Brampton Milling Company,* qui a une voie de garage sur le Pacifique-Canadien, désire acheter du grain à Hamburg, sur le Grand-Tronc, afin d'éviter le transport par voiture de la ligne du Grand-Tronc à Brampton, il lui faudra payer le tarif local des deux compagnies de Hamburg à Inglewood-Junction, et de là sur le Pacifique-Canadien jusqu'à Brampton, au coût total de 8 sous par 100 livres, tandis que s'il y avait échange réciproque jusqu'à Brampton, le tarif fixe du Grand-Tronc, soit 5 sous, s'appliquerait, plus la proportion de 5½ payable par le consignataire.—2½ sous de moins que le total des frais locaux de transport.

Il en serait de même en ce qui concerne la *Brampton Pressed Brick Company,* qui se trouve située sur une voie de garage du Pacifique-Canadien. Il lui faut payer 7½ sous par 100 livres pour faire transporter une charge de wagon de brique à Stratford; tandis que s'il y avait échange réciproque le taux, y compris l'aiguillage, serait de 6 cents. D'après le rapport de M. Brown, cette compagnie déclare que le Grand-Tronc offre de meilleurs avantages pour l'écoulement de ses produits que le Pacifique-Canadien, spécialement le long de sa voie entre Sarnia et Toronto, où sa brique est très bien connue, mais que l'an dernier elle n'a pu soumissionner pour avoir des entreprises à Acton, Georgetown, Stratford, etc. La compagnie prétend aussi pouvoir doubler le chiffre de ses affaires si la réciprocité de circulation est établie. Ensuite, il paraît que, bien que Brampton soit un endroit commun aux deux compagnies, celles-ci ont toujours refusé de le considérer comme tel, en ce qui concerne l'application de l'ordre général concernant la réciprocité de traction entre les compagnies rivales, lequel déclare légal pour l'entrepreneur de transport de garder l'argent exigé pour l'aiguillage réciproque de la traction de concurrence. Leur seule raison d'en agir ainsi d'après ce que je puis concevoir, c'est que l'échange réciproque n'existe pas à Brampton. Elles ont pris avantage de ce fait et elles estiment que le coût du transport par voiture des marchandises à Brampton compense les frais d'aiguillage à Toronto. Par exemple, la *Brampton Pressed Brick Company* expédie beaucoup de briques à Toronto, où elle rivalise avec avantage avec la brique de la vallée de la Don, mais elle déclare qu'elle ne peut vendre qu'à ceux qui exigent que la livraison leur soit faite par le Pacifique-Canadien, probablement parce que la concurrence avec une manufacture locale comme celle de la Don est si serrée qu'elle ne laisse aucun profit après avoir payé les frais d'aiguillage à Toronto. Or, si l'échange projeté est établi à Brampton, l'Ordre Général de Circulation Réciproque s'appliquera automatiquement, et comme le trafic entrera nécessairement en concurrence, le Grand-Tronc préférera sans doute prendre l'argent exigé pour les frais d'aiguillage à Brampton et obtenir ainsi le transport des marchandises à Toronto; en d'autres termes, la compagnie de briques obtiendrait un taux de trois sous pour toute livraison à Toronto, au lieu d'être obligée, comme elle le prétend, de se contenter de la livraison par le Pacifique-Canadien au même prix, avec l'alternative d'un taux de 3½ centins sur une voie de garage du Grand-Tronc.

Le premier point à considérer, d'après ces renseignements et les faits développés à l'audience, c'est de savoir si la situation commerciale de Brampton justifie l'ordre d'établir ce raccordement, et je réponds sans hésiter dans l'affirmative. Le rapport de M. Brown est basé sur une enquête approfondie, et le nombre de wagons qui seraient probablement échangés ne semble pas avoir été exagéré. Il est du devoir des compagnies de chemin de fer de fournir les facilités d'échange de traction aux expéditeurs, et après mûre considération de la situation commerciale de Bramp-

ton, il semble hors de doute que la demanderesse a établi la justesse de sa réclamation.

Un plan du raccordement projeté a été produit par la demanderesse. Je crois qu'il serait préférable de laisser les compagnies choisir l'endroit et le genre de raccordement, sujet, sans doute à l'approbation de l'ingénieur de la Commission, quant aux travaux d'art, et à celle du fonctionnaire de la Commission préposé au fonctionnement des voies ferrées, quant au fonctionnement des voies de traction réciproque.

La demanderesse peut avoir proposé des choses quant aux voies qui n'ont pas été bien étudiées par les compagnies. On devra émettre un ordre demandant aux compagnies de s'entendre, si, possible, sur le choix et l'emplacement et la construction de ce raccordement, et si elles en viennent à une entente, elles devront préparer et soumettre à l'approbation de l'ingénieur de la Commission un plan basé sur cette entente. Si elles ne peuvent s'entendre elles devront produire un plan indiquant la proposition de chacune et la Commission décidera lequel des deux sera accepté, ou elle tâchera de trouver un emplacement convenable aux deux compagnies.

Les deux compagnies devront aussi s'entendre au sujet de la répartition du coût de la construction, faute de quoi la Commission devra le répartir. Le plan accepté par les deux compagnies ou leurs plans respectifs devront être produits dans un délai de trente jours, la Commission devant aussi être informée de l'entente intervenue au sujet de la répartition du coût des travaux ou du fait qu'il n'y a pas eu entente, selon le cas. Le raccordement devra être terminé dans les trente jours suivant la date à laquelle l'emplacement aura été choisi ou approuvé.

Christie, Henderson et Compagnie vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.*

Christie, Henderson et Compagnie, de Toronto, ont demandé à la Commission, en vertu de l'article 226 de la loi des chemins de fer, un décret ordonnant à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de construire, maintenir et exploiter un embranchement à partir de la voie des demandeurs et de leur carrière de pierre, entre la ville d'Hespeler et la ville de Guelph, jusqu'à l'embranchement du Grand-Tronc exploité entre Harrisburg et Guelph, et d'établir le raccordement à environ 2½ milles à l'est de la ville d'Hespeler.

Après avoir entendu la requête et sur rapport de l'ingénieur en chef, la Commission, par un décret en date du 17 mars 1909, a ordonné à la compagnie de chemin de fer de construire, de maintenir et d'exploiter le dit embranchement.

Plus tard, par un ordre en date du 26 mars 1909, la compagnie fut autorisée d'exiger une somme additionnelle pour aiguiller et transporter les marchandises, aller et retour, à cet embranchement. Les parties en cause n'ayant pu s'entendre sur le taux devant être exigé pour ce service supplémentaire, la compagnie de chemin de fer a demandé à la Commission de fixer le taux pour ce service.

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 16 novembre 1909.

Il a été déclaré à l'audience que la compagnie n'exigeait aucune indemnité pour le service d'aiguillage de la part d'autre sindustries placées comme l'est celle de MM. Christie, Henderson et Compagnie. Quelques-unes d'entre elles sont des compagnies rivales. Lorsque la Commission a émis le décret ordonnant à la compagnie de construire l'embranchement, il était entendu qu'elle pourrait exiger une certaine indemnité pour ce service d'aiguillage, mais alors on n'avait pas déclaré à la Commission que la compagnie depuis nombre d'années avait l'habitude de faire le même service ailleurs sans aucune indemnité supplémentaire. La loi veut que tout le monde soit traité de la même manière, et il serait absurde de la part de la Commission de forcer MM. Christie, Henderson et Compagnie à payer pour un service que la compagnie donne à d'autres gratuitement.

On émettra un ordre déclarant que la compagnie n'a pas le droit d'exiger une indemnité pour l'aiguillage sur cet embranchement.

M. le commissaire Mills est du même avis.

Ordre émis le 10 novembre 1909 en conséquence.

Le township de Wampole vs *la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.*

Le township de Wampole a demandé à la Commission un décret ordonnant à la Compagnie du Grand-Tronc de placer des barrières à un croisement du chemin public déjà protégé par une sonnerie électrique. Il a été démontré que ce passage est particulièrement dangereux, vu l'impossibilité de voir approcher les convois, et que la circulation est considérable tant sur la voie que sur le chemin public, et que, de plus, la sonnerie électrique ne fonctionnait presque jamais.

Jugement du commissaire en chef Mabee, le 6 janvier 1910.

Le 17 juin 1904, le township de Walpole a demandé une ordonnance obligeant le chemin de fer Grand-Tronc de poster un gardien pendant le jour à la traverse du chemin public où sa ligne croise le chemin dit "Port Dover Plank". L'audition fut continuée le 25 juin 1904, et comme résultat de cette demande la compagnie de chemin de fer fut enjointe d'installer une cloche électrique. Cela fut fait, et cette cloche a été la seule protection qu'il y ait eu depuis à cette traverse.

Il n'est pas nié que cette traverse est extrêmement dangereuse. Un moulin au coin sud-ouest, et un hôtel et des arbres au coin nord-ouest, obstruent la vue. Il y a quatre voies ferrées que le public est obligé de traverse en voyageant en voiture vers ou venant de Jarvis; et depuis les deux ou trois dernières années le Grand-Tronc construit sa nouvelle gare sur le côté nord de la ligne principale, tandis qu'autrefois elle était du côté sud, ceci oblige les voyageurs se rendant du village à la station de traverser trois voies.

La Commission a maintes fois reçu des plaintes que cette cloche est généralement hors de service, et par conséquent est plutôt un danger qu'une protection.

L'affaire fut de nouveau entendue devant la Commission à Toronto, le 27 avril dernier, et la décision en fut retardée, afin que la compagnie de chemin de fer puisse fournir des statistiques, avec les dates de l'inspection de cette cloche, et la condition dans laquelle leur ingénieur des signaux l'avait trouvée.

Il fut démontré plus tard par cet état, qu'entre le 25 avril 1908 et le 25 avril 1909 cette cloche était hors de service pas moins de dix fois; deux fois en octobre; deux fois en novembre; trois fois en décembre; une fois en mars, et deux fois en avril. On a donné plusieurs raisons; la principale étant des fils cassés. Il est difficile de comprendre pourquoi on a permis un tel état de choses d'exister si longtemps.

Il se fait un grand trafic de chemin de fer à ce point.

Quand la requête fut entendue le 25 juin 1904, il a été démontré que le vendredi précédent quarante trains avaient traversé ce chemin, dont vingt-deux ne sont pas arrêtés. C'étaient pour la plupart des trains rapides de fret et de voyageurs du Wabash circulant à grande vitesse.

Un jour de la semaine précédant le 25 juin, on a tenu un registre, et il y a eu cent soixante voitures et trois cents piétons, qui ont traversé les voies ferrées.

L'étendue du trafic n'a pas diminué. Evidemment cette tentative de protection par le moyen d'une cloche électrique n'est pas un succès.

La Commission a fait inspecter cette traverse par un de ses officiers, et sa recommandation fut que la cloche électrique ne donnait pas de protection suffisante, et il croyait qu'on devrait installer des barrières; je suis de la même opinion.

Je ne connais pas les conditions précises sous lesquelles la Compagnie du Wabash fait circuler ses trains sur cette section du Grand-Tronc; mais c'est à cette dernière compagnie seulement que la Commission doit s'adresser pour obtenir de la

protection à cet endroit. Il n'est pas juste de dire, cependant, si cela a quelque portée sur cette affaire entre les deux compagnies, que cette ordonnance ne serait pas rendue si ce n'était que des trains rapides opérés par le Wabash n'arrêtent pas à Jarvis.

Les opérations du Grand-Tronc à cet endroit ne nécessiteraient pas l'installation et l'opération de barrières.

Le danger est grandement augmenté par la situation de l'hôtel, les arbres qui l'entourent et le moulin.

Il est même dit que lorsque la cloche était en ordre, le bruit causé par l'opération du moulin empêchait, jusqu'à un certain point, d'entendre le son de la cloche.

Pour ces raisons, la municipalité devrait contribuer aux dépenses pour le maintien de ces barrières; et l'ordonnance sera que le Grand-Tronc, en dedans de trente jours, soumettra à la Commission des plans pour l'emplacement de ces barrières à l'endroit en question, et devra les installer et les mettre en état d'opération en dedans de quatre-vingt-dix jours après l'approbation des dits plans.

Qu'après cela la compagnie de chemin de fer devra entretenir et opérer ces barrières entre les heures de sept heures du matin et huit heures du soir, et qu'il soit payé à même le fonds des passages à niveau des chemins de fer vingt pour cent du coût de l'installation et du matériel. Après que les dites barrières seront installées et mises en opération, le township de Walpole paiera au Grand-Tronc dix pour cent du coût de l'opération des dites barrières; que ces paiements seront faits sur la présentation des comptes de la compagnie de chemin de fer au township de Walpole, mensuellement ou trimestriellement, selon que les intéressés décideront. Je donne instruction, dans l'intervalle, que les barrières soient opérées de sept heures du matin à huit heures du soir seulement, parce que lors de la demande faite au début à la Commission, le conseil du township a demandé qu'un gardien fût de service pendant ces heures seulement, et a exposé qu'après huit heures le trafic sur le chemin public était très restreint.

Cependant, si dans l'avenir, il est constaté que ces barrières devraient être opérées entre les heures de huit heures du soir et sept heures du matin, le township aura la permission de faire la demande et d'en étendre l'opération.

Re *Compagnies du Canadian-Northern et Grand-Tronc.*

La Compagnie du Canadian-Northern-Ontario a demandé, en vertu de l'article 227 de la loi des chemins de fer, l'autorisation de traverser en dessous et de détourner les voies du Grand-Tronc près de Brighton, Ontario, en conformité avec l'entente entre les compagnies pour les traverses, soumise et déposée avec la demande.

La Commission a rendu une ordonnance, en date du 5 janvier 1910, autorisant de traverser les dites voies, sujet aux et d'après les termes et conditions contenus dans le dit arrangement. Plus tard, et pour les raisons contenues dans le jugement du Commissaire en chef, cette ordonnance fut rescindée par une ordonnance du 8 mars 1910.

Jugement, Commissaire en chef Mabee, 8 mars 1910.

L'ordonnance du 5 janvier 1910, rendue dans cette affaire, est au delà des pouvoirs de la Commission et doit être rescindée. Elle fut rendue sur un rapport d'un ingénieur "sujette aux termes de l'arrangement fait entre les deux chemins de fer". J'ai signé l'ordonnance par inadvertance, et sans savoir qu'on demandait à la Commission de faire une chose qu'elle n'avait aucune autorité quelconque à faire.

La Commission a maintenant reçu une lettre de L. L. Sherman, un propriétaire foncier intéressé par l'ordonnance, et c'est cela qui attire mon attention sur le fait que les chemins de fer ont obtenu l'approbation d'un arrangement, que dans mon opinion ils n'avaient pas le droit de faire, et que certainement la Commission

n'avait pas le pouvoir d'approuver. Dans le fond c'est un arrangement que le Canadian-Northern peut dévier les lignes du Grand-Tronc, et cela sur la demande du Canadian-Northern. Il n'y a pas, que je sache, d'article dans la loi qui permette cela. L'article 167 pourvoit à la coutume, que lorsqu'une compagnie désire faire une déviation de sa ligne, entre autres choses elle doit fournir un cahier des charges, et généralement prendre les mêmes moyens qui sont requis en rapport avec l'emplacement de la ligne primitive.

L'article 168 défend à la compagnie de faire aucune déviation jusqu'à ce que les dispositions de l'article 167 soient complètement remplies. Ceci n'a pas été fait, et il est clair que la seule chose qui puisse être faite est de rescinder l'ordonnance, et que le statut soit observé si cet ouvrage est pour être fait.

Re *Demandes pour drainage à la Commission des chemins de fer.*

Commissaire en chef Mabee, 17 janvier 1910:—

L'article 251 de la loi place, à une ou deux exceptions, les terres des chemins de fer dans la même position, en rapport avec le drainage municipal, que le sont les terres des propriétaires privés, et pourvoit à ce que des procédures peuvent, à l'option de la municipalité, être prises pour le drainage, à travers les terres des compagnies de chemins de fer, comme elles peuvent être prises à travers la propriété de n'importe quel autre propriétaire, et toutes les lois locales d'égouttement dans chaque province s'appliquent aux terres appartenant aux chemins de fer. Dans la province d'Ontario, toutes les dispositions de la loi dite *Municipal Drainage Act*, s'appliquent aux terres des compagnies de chemin de fer.

Ainsi, quand un ingénieur fait un rapport qui intéresse une compagnie de chemin de fer, et qu'un township l'adopte par un règlement provisoire, il semble du devoir d'une compagnie de chemin de fer, si elle s'objecte à la répartition ou à la légalité du projet de drainage, de s'adresser à la cour de revision et ensuite au juge de comté, en tant qu'il s'agit de répartition; ou à l'arbitre, si on projette d'attaquer la validité ou la légalité du projet ou du règlement.

Quand il s'agit de construire ou reconstruire un drain sur, le long, sous ou à travers le chemin de fer, ou les terres de la compagnie, alors le paragraphe 4 pourvoit qu'aucun tel drainage soit construit ou reconstruit avant que *la nature de ce drainage ou les devis des plans* aient été au préalable soumis et approuvés par la Commission.

L'habitude dans le passé a été de soumettre à la Commission, avec les documents, le rapport de l'ingénieur, et un plan de tout l'espace que l'on veut égoutter, avec les noms de tous les propriétaires fonciers qui sont affectés par les travaux en perspective, etc. Dans certains cas les plans des ponts ou ponceaux, en autant que ces travaux affectent le chemin de fer, n'ont pas été soumis.

Il semblerait que le vrai point de vue de cette législation, est que la Commission des chemins de fer n'a rien à faire avec le système général de drainage, la répartition ou la distribution du coût de l'ouvrage, ou la justice ou la légalité des procédures, ou la validité du règlement. La législature a pourvu des tribunaux pour le règlement de toutes ces affaires, et la Commission des chemins de fer est appelée simplement pour voir à ce que la construction que l'on propose de faire pour les travaux de drainage n'est pas de nature à nuire à l'exploitation du chemin de fer en sûreté. A l'avenir, sur des demandes de cette sorte, tout ce qui sera nécessaire de produire ou soumettre à la Commission pour approbation, sera l'estimation de l'ingénieur du volume d'eau qui coulera probablement dans le ponceau ou ouverture à travers les terres égouttées, et la grandeur que cette ouverture devrait avoir d'après lui.

Ceci devrait être fait sous la forme d'une déclaration statutaire; et on devrait accompagner cette demande des projets de passer le chemin de fer sur cette ouverture ou ponceau, avec tous les plans de ces travaux.

Alors toute l'affaire se résout simplement à une question de génie civil, et l'ingénieur en chef de la Commission étant satisfait de la valeur des plans du pont ou ponceau, la demande à la Commission ne devient qu'une affaire de forme.

On ne peut obtenir aucun résultat pratique en discutant devant la Commission l'étendue à être égouttée, la légalité des procédures, et une foule d'autres choses que la Commission a déjà été appelée à entendre dans le passé. La demande peut être faite soit avant ou après la passation finale du règlement.

APPENDIX D.

Ottawa, 20 avril 1910.

Monsieur.—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour le 5ème rapport annuel de la Commission un mémorandum des tarifs de fret, voyageurs, express, téléphone, télégraphe, wagons-salons et wagons-lits soumis à la Commission depuis le 1er novembre 1904, lorsque, sur ordonnance de la Commission, sous l'autorité de l'article 311 de la loi des chemins de fer, 1903, les compagnies de chemin de fer ont commencé à produire leurs tarifs, jusu'au 31 mars 1909, et du 1er avril 1909 au 31 mars 1910, inclusivement; aussi, des ordonnances les plus importantes relatives au trafic rendues par la Commission au 31 mars 1910.

TARIFS RECUS DU 1ER NOVEMBRE 1904 AU 31 MARS 1909, INCLUSIVEMENT.

Fret—			
Tarifs locaux	3,030		
Suppléments	4,120	7,150	
Tarifs communs	5,886		
Suppléments	13,276	19,162	
Tarifs internationaux	20,884		
Suppléments	52,519	73,403	
			99,715
Voyageurs—			
Tarifs locaux	2,580		
Suppléments	1,671	4,251	
Tarifs communs	1,150		
Suppléments	1,262	2,412	
Tarifs internationaux	5,015		
Suppléments	3,812	8,827	
			15,490
Express—			
Tarifs locaux	2,019		
Suppléments	10,477	12,496	
Tarifs communs	1,010		
Suppléments	4,547	5,557	
Tarifs internationaux	1,541		
Suppléments	474	2,015	
			2,068
Téléphone—			
Tarifs locaux	673		
Suppléments	396	1,069	
Tarifs communs	1,121		
Suppléments	444	1,565	
Tarifs internationaux	304		
Suppléments	1,604	1,908	
			4,542
Totaux réunis de tous les tarifs			139,815

TARIFS REÇUS DU 1er AVRIL 1909 AU 31 MARS 1910, INCLUSIVEMENT.

Fret—			
Tarifs locaux	790		
Suppléments	3,728	4,518	
Tarifs communs	1,181		
Suppléments	7,718	8,899	
Tarifs internationaux	5,350		
Suppléments	25,562	30,912	
			44,329
Voyageurs—			
Tarifs locaux	679		
Suppléments	819	1,498	
Tarifs communs	297		
Suppléments	760	1,057	
Tarifs internationaux	1,384		
Suppléments	2,083	3,467	
			6,022
Express—			
Tarifs locaux	274		
Suppléments	3,714	3,988	
Tarifs communs	210		
Suppléments	2,521	2,731	
Tarifs internationaux	56		
Suppléments	250	306	
			7,025
Téléphone—			
Tarifs locaux	29		
Suppléments	123	152	
Tarifs communs	38		
Suppléments	51	89	
Tarifs internationaux	72		
Suppléments	557	629	
			870
Télégraphe			
Tarifs	42		
Suppléments	15	57	
			57
Tarifs des wagons-lits et wagons-salons—			
Tarifs locaux	17		
Suppléments	16	33	
Tarifs communs	2		
Suppléments	8	10	
Tarifs internationaux	16		
Suppléments	10	26	
			69
Totaux réunis de tous les tarifs			58,372
Grand total			198,187

SOMMAIRE DES ORDONNANCES D'UN INTERET GENERAL CONCERNANT LE TRAFIC.

9 mars 1904—Ordonnance permettant aux compagnie de chemins de fer de continuer leurs taux réduits aux prêtres et ministres, ainsi qu'aux élèves des universités, collèges et écoles, aller et retour de leurs foyers.

28 juin 1904—Réduction ordonnée dans les taux de transport sur les habits imperméables, par chargements de wagon, de Toronto à Halifax, Winnipeg et Calgary.

16 juillet 1904.—La Classification N° 12 du Fret Canadien, avec Supplément N°1, et la circulaire du Règlement N° 1, sont approuvés.

30 juillet 1904.—Ordonnance réduisant les taux sur le matériel de tonnellerie par chargements de wagon.

30 juillet 1904.—Les compagnies de chemins de fer reçoivent instruction de cesser de demander des taux prohibitifs sur le cèdre, les traverses, etc.; et d'y substituer des taux uniformes pour le cèdre et les autres bois; aussi pour amender la Classification du Fret Canadien en y comprenant les perches, poteaux de clôture, poteaux de télégraphe, et des traverses avec d'autres produits forestiers, au lieu de transporter ces objets comme autrefois, par "contrats spéciaux" seulement.

30 juillet 1904.—Les compagnies de chemins de fer reçoivent instruction de réduire leur taux sur les bouteilles de verre, par chargements de wagon, de Wallaceburg, Ont., à Toronto, Hamilton, Berlin, London et Montréal.

3 octobre 1904.—Ordonnance au sujet de taux spéciaux sur le matériel et les machines pour les nouvelles industries. Les compagnies sont averties de faire rapport de leurs demandes à la Commission, qui traitera chacune d'elles selon son mérite.

3 octobre 1904.—La demande du Grand-Tronc pour obtenir la permission d'exiger un prix moins élevé sur le charbon allant à Cobourg, Ont., pour des fins de fabrication, que celui exigé des consommateurs et commerçants ordinaires est refusée.

Octobre 1904.—Une réduction est ordonnée sur les taux de transport du charbon des frontières de Niagara et Détroit, à Almonte, Ont.

10 octobre 1904.—Ordonnance revisant et réduisant la classification des fruits, et prescrivant un tarif maximum pour fournir de glace les wagons de fruits en transit.

10 octobre 1904.—Ordonnance réduisant les taux sur les pois cassés, pour l'exportation, à la même base que la fleur pour l'exportation.

31 octobre 1904.—Les compagnies de chemin de fer reçoivent l'ordre d'avoir à renoncer à exiger des prix plus élevés sur le cèdre venant des scieries de la Colombie-Britannique que ceux chargés sur le pin, le sapin et l'épinette.

29 décembre 1904.—Désaveu de certains tarifs de fret sur les grains d'Ontario aux Provinces Maritimes qui avaient été mis en force sans avis légal. Les compagnies reçoivent instruction de rembourser les expéditeurs.

9 février 1905.—Conditions d'après lesquelles les compagnies de chemins de fer peuvent établir et faire rapport à la Commission de taux spéciaux dans certains cas, d'après l'article 275 de la loi des chemins de fer, 1903.

9 février 1905.—Ordonnance prescrivant dans quelles circonstances la Commission recevra des avis télégraphiques de changements immédiats et limités dans les taux de fret dans des conditions d'urgence.

9 février 1905.—Le Canadian-Northern est autorisé à transporter du matériel et des machines pour de nouveaux établissements industriels à Fort-Frances, Ont., à taux réduits.

6 mars 1905.—Taux moins élevés ordonnés sur le bétail de différents points d'Ontario à Montréal, St-Jean, St-Jean Ouest, et Portland, pour l'exportation, afin

de les mettre sur un pied d'égalité avec ceux payés par les expéditeurs des Etats-Unis.

15 avril 1905.—Les compagnies de chemin de fer reçoivent instruction de discontinuer de demander des prix plus élevés sur le grain entre des points locaux dans Ontario et Québec, que ceux chargés sur la fleur et autres produits des céréales entre les mêmes endroits.

2 juin 1905.—Instruction donnée de discontinuer le tarif préférentiel sur le charbon de Port-Stanley et Rondeau, Ont.

5 juillet 1905.—Il est ordonné de remettre en vigueur les taux de commodité exigés auparavant par chargements de wagon sur les bardeaux métalliques.

13 juillet 1905.—Ordre de discontinuer le charriage et autres allocations par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs, pour compenser les désavantages de localité, à moins que publié dans les tarifs des compagnies.

25 juillet 1905.—Le Grand-Tronc reçoit instruction de pourvoir des facilités raisonnables et justes pour l'échange du trafic à London, Ont., et prescription des droits qu'elle peut réclamer pour l'aiguillage du trafic de sa voie à celle du Pacifique-Canadien.

25 juillet 1905.—Ordre de réduire les taux de l'Ontario sur tout le transport du fret à Montréal, à Québec, et à la côte de l'Atlantique, pour l'exportation.

5 septembre 1905.—Les compagnies de chemins de fer reçoivent instruction de mettre leur taux de transport du charbon sur une base égale, des ports d'entrée à la frontière et des ports des lacs aux points intérieurs d'Ontario.

———— 1905.—Ordre de demander les mêmes taux de fret pour le transport aux endroits situés entre North-Bay et le Saut-Ste-Marie, Ont., que ceux pour les expéditeurs entre Toronto et Collingwood.

19 septembre 1905.—Ordonnance réduisant les taux demandés à New-Westminster, C.B., pour diriger par voie d'évitement le grain à la distillerie de Sapperton, et prescrivant des taux d'aiguillage dans les limites des termini de New-Westminster.

14 octobre 1905.—Taux réduits prescrits sur la pierre des carrières du Manitoba à Winnipeg.

17 octobre 1905.—Les compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern reçoivent instruction d'échanger leurs wagons de fret sans transbordement à Winnipeg et St-Boniface, Man., pour l'expédition de ou la livraison à ces endroits.

31 octobre 1905.—Réduction de taux ordonnée sur les fèves en chargements de wagons, des points d'expédition d'Ontario.

15 novembre 1905.—Précautions prises pour la distribution équitable de wagons vides aux ports du lac Huron et de la baie Georgienne pour le transport du blé du Nord-Ouest pendant la disette de wagons.

28 novembre 1905.—Des facilités d'échange sont ordonnées à Lindsay, Ont., entre les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, et des tau xprescrits pour l'aiguillage du trafic local.

14 décembre 1905.—Des taux réduits sont prescrits pour le foin pressé et le fourrage, en wagons entiers, des stations du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien dans Québec aux ports de l'Atlantique du nord, y compris Boston, pour l'exportation.

14 décembre 1905.—Ordonnance que les taux sur le grain et les produits des céréales, en wagons entiers, des points à l'ouest de Montréal jusqu'à et y compris Cornwall et Finch, Ont., et du sud du St-Laurent dans les comtés de St-Jean, Laprairie et Napierville, Châteauguay et Huntingdon, à certains endroits à l'est de Lévis, Qué., n'excèdent pas les taux de Montréal à ces mêmes endroits de plus de 2 centins par 100 livres, ni plus que la différence qui existait à la date de l'ordonnance.

6 janvier 1906.—Un nouveau service de wagon ou des règles d'indemnités plus favorables au public que l'ancien est promulgué par la Commission pour l'usage de tous les chemins de fer soumis à sa juridiction.

14 février 1906.—Ordonnance réduisant le taux exigé par la compagnie de chemin de fer Red-Mountain pour expédier par voie d'évitement du minerai à Rossland, C.-B., pour la fonderie de Trail. (Amendée par ordonnance du 16 novembre 1906.)

14 février 1906.—Réduction ordonnée sur les taux pour le grain, en wagons entiers, de l'élévateur du Pacifique-Canadien à Owen-Sound aux voies d'évitements pour le déchargement en dedans des termini de la compagnie au même endroit.

24 mars 1906.—Réduction des pesanteurs minimums des wagons prescrites pour le fret chargé dans les wagons fermés plus longs que la longueur régulière de 36 pieds et 6 pouces.

24 mars 1906.—Autres articles qui peuvent être expédiés des wagons mixtes au prix de wagons complets.

24 mars 1906.—Réduction dans le minimum de la pesanteur qui peut être exigé pour des articles légers et volumineux demandant des wagons plates-formes pour le transport.

6 juin 1906.—Le minimum de la pesanteur d'un wagon de charbon de bois, autorisé par la Classification du Fret Canadien, ne doit pas être surpassé dans les tarifs de commodités. La revision des taux de commodités du Saut-Ste-Marie, ordonnée en conséquence.

29 juin 1906.—Ordonnance pour des taux réduits sur les produits des établissements de salaisons, par wagons entiers, des points de paquage d'Ontario à Montréal, pour l'exportation.

18 juillet 1906.—Les taux prescrits à être exigés par le Pacifique-Canadien pour aiguillage du trafic échangé avec le Grand-Tronc pour le chargement ou le déchargement à London, Ont.

19 juillet 1906.—Autorisation accordée à la Compagnie Dominion-Atlantic d'exiger des taux d'express sur le poisson frais transporté sur des convois spéciaux marchant à une vitesse de convoi d'express de Halifax à Yarmouth, N. E., pour l'exportation à Boston, quand ainsi consigné et en quantités au-dessus de la capacité d'expédition de la compagnie d'express.

31 juillet 1906.—Le renouvellement des taux allant vers l'ouest de Montréal à Toronto ordonné sur la tapisserie de Toronto à Montréal et Ottawa, comme étant le taux maximum aux points intermédiaires, avec des réductions en conséquence à différents endroits à l'est de Montréal.

1er août 1906.—Ordonnance supplémentaire à celle du 30 juillet 1904, exigeant le transport des traverses de chemin de fer à différents points canadiens à des taux n'excédant pas les taux de tarifs spéciaux de non-concurrence sur les bois communs, aussi sur le tarif commun à certains points des Etats-Unis. L'ordonnance du 30 juillet 1904, contre le chemin de fer Kingston et Pembroke, est applicable à toutes les compagnies de chemin de fer.

11 août 1906.—Les compagnies de chemin de fer sont forcées d'abolir les taux additionnels et arbitraires de 5 centins par 100 livres, jusqu'ici demandés pour les points de la côte de la Colombie-Britannique sur le trafic du transcontinental, venant de l'est du Canada; aussi de substituer les poids minimums des wagons de la Classification Canadienne du Fret pour le minimum plus élevé exigé auparavant sur le dit trafic, quand il est chargé sur des wagons plus longs que le wagon réglementaire de 36 pieds et 6 pouces; aussi de réduire l'allocation de pesanteur du bois servant à assujettir ou autrement protéger les chargements de wagons du trafic du dit transcontinental exigeant telle protection, sur les bases allouées ailleurs en Canada.

13 octobre 1906.—Le supplément N° 7 de la Classification N° 12 du Fret Canadien est approuvé.

13octobre 1906.—Les Compagnies de chemin de fer Nelson et Fort-Sheppard et Pacifique-Canadien reçoivent instruction de fournir de l'accommodement et des

facilités suffisantes et appropriées pour le transport et l'échange du bois, bardeaux, etc., etc., de Salmo et Ymir, C. B., à différents points du Canada.

9 novembre 1906.—Taux prescrits sur le transport du fret à des endroits sur la voie ferrée et des ports d'escale sur les lacs, dans les districts de Kootenay et Yale, C..B-

12 novembre 1906.—Le Supplément N° 8 de la Classification N° 12 du Fret Canadien est approuvé.

19 novembre 1906.—Publication des règlements se rapportant à la publication des tarifs d'express.

19 novembre 1906.—Les compagnies de chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont autorisées, dans certaines conditions, de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour voiturage aux quais de Montréal pendant la saison de navigation 1905, sur la demande collective des dites compagnies de chemin de fer et des exportateurs.

6 décembre 1906.—Promulgation des règlements se rapportant à la publication des tarifs des taux de téléphone.

15 février 1907.—Les compagnies du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien sont autorisées, dans certaines conditions, de rembourser aux exportateurs de fromage les taux perçus pour voiturage aux quais de Montréal pendant la saison de navigation 1906, sur la demande collective des dites compagnies de chemin de fer et des exportateurs.

13 mars 1907.—Taux réduits sur les billots, par wagons entiers, du Lac-Brûlé, Ont., à Renfrew, Ont.

18 mars 1907.—Les compagnies du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc reçoivent l'ordre de réduire leurs taux pour les voyageurs sur toutes leurs lignes en Canada, à l'est des Montagnes-Rocheuses, à un maximum de 3 centins du mille.

11 avril 1907.—Approbation du Supplément N° 8 de la Classification N° 12 du Fret Canadien.

12 avril 1907.—Les compagnies de téléphone reçoivent instruction de produire les particularités de tout service gratuit ou taux consentis à prix inférieurs aux taux publiés dans le tarif; aussi les cas dans lesquels le service des compagnies est donné en totalité ou en partie pour des considérations autres que des paiements en argent.

22 mai 1907.—Accordant le droit à la "St. John Ice Company" de prendre des procédures judiciaires contre la "New Brunswick Southern Railway Company", pour le transport de glace pour d'autres personnes, à des prix moindres que les taux publiés.

30 mai 1907.—Autorisant la Compagnie du Pacifique-Canadien d'accorder des taux réduits de différents endroits de la Colombie-Britannique à Montréal et retour aux membres du parti Bisley.

25 juin 1907.—Ordonnant à la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc de fournir des wagons et toutes les facilités nécessaires pour recevoir, charger et transporter le trafic d'importation reçu sur les quais de Montréal, indépendamment des compagnies de camionnage par l'entremise desquelles le trafic est commandé.

29 juin 1907.—Approuvant la Classification N° 13 du Fret Canadien.

2 juillet 1907.—Ordonnant que les taux sur le fer et l'acier importés, par wagons entiers, du port de Montréal à la "Simplex Railway Appliance Co.", à Bluebonnets, soit de 2½ centins par 100 liv., y compris le service de pointage du camionneur au wagon.

3 juillet 1907.—Approuvant le supplément N° 9 de la Classification N° 13 du Fret Canadien.

5 juillet 1907.—La Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc reçoit l'ordre d'émettre des billets de troisième classe, à 2 centins du mille, et de faire circuler des wagons de troisième classe tous les jours, entre Toronto et Montréal.

6 juillet, 23 septembre, 13 novembre 1907.—Causes de la Chambre de Commerce Internationale et de Toronto. Il est ordonné aux compagnies de chemins de fer Grand-Tronc, Pacifique-Canadien, Michigan-Central, Père-Marquette, Wabash, Toronto, Hamilton et Buffalo, et Canadian-Northern-Ontario, de reviser et publier de nouveau leurs tarifs de fret spéciaux pour le commerce local, connu sous le nom de "town tarifs" (tarifs pour les villes), dans le territoire à l'est et y compris North-Bay, à l'est de la baie Georgienne, du lac Huron, des rivières St-Clair et Détroit, et au sud de la rivière Ottawa, sur une échelle uniforme et modifiée de parcours tel que prescrit par la Commission, aussi de reviser et publier de nouveau leurs taux de fret directs du centre et de l'ouest de l'Ontario à certains endroits dans l'est du Canada, les taux maximums de certains endroits du Canada sur la frontière des rivières Détroit et St-Clair à tous les points sur l'Atlantique et au nord de la rivière Ottawa ne devant pas excéder les taux pour le trafic international de Détroit et Port-Huron aux mêmes endroits; les taux revisés devant entrer en vigueur pas plus tard que le 1er janvier 1908.

6 juillet 1907.—Ordonnant aux compagnies de chemins de fer de fournir à la Commission certains renseignements se rattachant à leurs opérations de trafic, qui ne sont pas couvertes par l'article 375 de la loi des chemins de fer.

17 juillet 1907.—Autorisant la Compagnie du Pacifique-Canadien de donner des taux aux têtes de lignes de la côte de la Colombie-Britannique sur le grain et les produits des moulins, pour l'exportation en Asie, en émettant et publiant des avis de taux spéciaux.

26 juillet 1907.—Les taux réguliers pour les voyageurs de l'"Alberta Railway and Irrigation Company" sont réduits à 4 centins du mille, et la compagnie est obligée de procurer des billets de retour au prix de un billet simple et deux tiers.

6 août 1907.—Il est ordonné aux compagnies de chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon et Pacifique-Canadien de procurer de l'accommodement et des facilités suffisantes et convenables pour le transport du trafic de certains points sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon à d'autres points sur le Pacifique-Canadien.

6 août 1907.—Il est ordonné aux compagnies de chemin de fer "Crow's-Nest-Southern" et Pacifique-Canadien de procurer de l'accommodement et des facilités suffisantes et convenables, pour le transport du trafic de certains points sur le "Crow's-Nest-Southern" à d'autres points sur le Pacifique-Canadien.

4 novembre 1907.—Il est ordonné à la Compagnie du Grand-Tronc de réduire ses taux de Rouses-Point, N.-Y., à Coteau-Junction et St-Polycarpe, P. Q., à 80 centins la grosse tonne sur l'anthracite et à 70 centins sur le charbon bitumineux.

21 novembre 1907.—Ordonnant à la Compagnie du Grand-Tronc de réduire certains taux sur le papier des moulins de Merritton, Ste-Catherine et Thorold à Montréal, pour qu'ils ne soient pas plus élevés que de Brantford à Montréal.

10 décembre, 23 décembre 1907, 15 janvier, 30 janvier 1908.—Ordonnances concernant les arrangements pour des correspondances convenables pour le transport des voyageurs et de la malle à Brockville, devant être fournies par les compagnies du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

Ordonnance N° 6689, 29 mars 1909.—Ordonnant à toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la loi des chemins de fer, de produire les tarifs réguliers du maximum des taux pour les wagons-lits et wagons-salons.

30 janvier 1908.—Autorisant les présidents des comités officiels de classification de l'ouest et du sud de soumettre à la Commission des copies de leurs classifications de fret et suppléments pour le compte des compagnies de chemin de fer des Etats-Unis, qui produisent des tarifs de fret internationaux sujets à ces classifications.

Ordonnance 4533, 25 mars 1908.—Autorisation donnée aux compagnies de chemins de fer d'émettre en faveur des secrétaires de Y. M. C. A. de chemins de

fer demeurant sur leurs lignes dont les employés sont membres, et pour leurs effets mobiliers, des billets de transport gratis, ou à prix réduits, lorsqu'ils voyagent en leur capacité officielle de secrétaire, ou étant transférés.

Ordonnance 4680, 7 mai 1908.—Il est prescrit que les livres encaissés, par wagons entiers, seront taxés de troisième classe.

Ordonnance 4682, 5 mai 1908.—L'Intercolonial et la Compagnie du Grand-Tronc sont dégagés de l'arrangement avec le Pacifique-Canadien *re* taux de fret à Fredericton, N.-B., sur le trafic de certains endroits à l'ouest de Montréal. La base des taux entre St-Jean, N.-B., et Fredericton, est de nouveau mise en vigueur

Ordonnance 4781, 27 mai 1908.—Les compagnies du Grand-Tronc et le Wabash, devront pourvoir à l'échangeabilité des billets de voyageurs entre toutes les stations dans Ontario entre lesquelles ces deux compagnies font circuler des trains de voyageurs.

Ordonnance 4784, 23 avril 1908.—Les compagnies du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien sont obligées de faire un arrangement avec la Compagnie Canadian-Northern-Ontario pour avoir un tarif commun de taux et facilités pour les voyageurs à et des endroits où il n'y a pas de compétition sur le chemin Canadian-Northern-Ontario.

Ordonnance 4796, 29 mai 1908.—Décrétant le droit à être payé à la Compagnie Michigan-Central par la "John Campbell Milling Company", à St-Thomas, pour l'aiguillage de leurs denrées reçues et destinées à des points sur ou *via* le Grand-Tronc, et ordonnant à la Compagnie Michigan-Central de rembourser les surtaux avec intérêt.

Ordonnance 4884, 17 juin 1908.—Approbation de la classification revisée des approvisionnements militaires et de l'artillerie.

Ordonnance 4886, 18 juin 1908.—Réduction et rajustement des taux sur le sucre de Vancouver à des points dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba.

Ordonnance 4988, 8 juillet 1908.—Prescrivant des taux de péage uniformes pour services d'aiguillage aux têtes de lignes par toutes les compagnies soumises à la loi des chemins de fer

Ordonnance 5117, 30 juillet 1908.—Permettant aux compagnies de chemin de fer de produire des tarifs des taux de transport par l'entremise des agents de l'extérieur, en vertu de procuration soumise à la Commission.

Ordonnance 5774, 3 décembre 1908.—Autorisant la Compagnie "Vancouver, Victoria & Eastern Railway and Navigation" de faire face, sur la côte du Pacifique, par un tarif spécial de concurrence, à la concurrence des vaisseaux de transport indépendants non soumis à la loi des chemins de fer.

Ordonnance 5954, 21 décembre 1908.—Ordonnant aux compagnies de chemins de fer de publier et produire des tableaux complets des distances entre toutes les stations du Canada.

Ordonnance 5955, 15 décembre 1908.—Les Compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern devront publier et produire un tarif commun sur le grain et les produits des céréales de certains points sur la ligne de la "Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway and Steamboat Company" à d'autres endroits en Colombie-Britannique.

Ordonnance 6147, 21 janvier 1909.—Limitant le droit de surestarie que la Compagnie du Pacifique-Canadien peut exiger sur le grain de l'ouest et les produits des céréales retenus par ordre à Cartier, Ont.

Ordonnance 6148, 21 janvier 1909.—Limitant le droit de surstaire que la Compagnie du Grand-Tronc peut exiger sur le bois et les produits forestiers retenus par ordre au tunnel de Sarnia.

Ordonnance 6166, 13 janvier 1909.—Réduisant les taux sur le grain de l'ouest, venant en bateaux, de Kingston à certains endroits dans Québec et les Provinces Maritimes.

Ordonnance 6167, 4 février 1909.—Prescrivant les conditions pour le transport du gaz acétylène par express.

Ordonnance 6168, 3 février 1909.—Réduisant les taux sur le charbon d'endroits sur la frontière de Niagara à Lindsay, Ont.

Ordonnance 6168, 1er février 1909.—Exigeant l'allocation que doivent faire les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs qui fournissent temporairement des portes intérieures pour les wagons qui transportent le grain.

Ordonnance 6242, 8 février 1909.—Prescrivant des formules de décharge de responsabilité pour le fret expédié aux haltes sur les lignes de toutes les compagnies de chemin de fer soumises à la loi des chemins de fer.

30 janvier 1908.—Autorisant le président des comités officiels de classification de l'ouest et du sud de soumettre à la Commission des copies de leurs classifications et suppléments de la part des compagnies des Etats-Unis, qui produisent des tarifs de transport internationaux sujets à ces classifications.

Ordonnance 6701, 19 février 1909.—Prescrivant l'allocation que doivent faire les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs qui fournissent temporairement des portes de protection aux wagons dans l'expédition du charbon.

Ordonnance 6702, 25 mars 1909.—Etablissant des taux de non-concurrence sur le bois comme étant le maximum devant être exigé sur les poteaux de télégraphe, de téléphone et de trolley, entre les endroits à l'est de Port-Arthur quand ils sont chargés sur un seul wagon; et prescrivant une base de prix sur les poteaux nécessitant plus d'un wagon pour le transport.

Ordonnance 6749, 11 février 1909.—Réduisant les taux sur le charbon de Bienfait, Sask., à certains endroits dans le Manitoba et la Saskatchewan.

Ordonnance 6763, 19 février 1909.—Prescrivant l'allocation que doivent faire les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs de bestiaux qui n'ont pas de wagons pour expédier des bestiaux sur pied et sont obligés de fournir du bois pour faire des portes convenables aux wagons.

Ordonnance 6859, 6 février 1909.—Prescrivant les taux que devront exiger les compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern pour l'aiguillage du grain gardé en transit à Winnipeg pour la mouture, le maniement, le magasinage ou la ré-expédition.

Ordonnance 6947, 26 avril 1909.—La Compagnie du Pacifique-Canadien est obligée de faire des arrangements avec ses embranchements pour la publication des tarifs revisés sur la base de $1 60 par 100 livres sur les oranges, par wagons complets, ou sur des wagons mêlés d'oranges et de citrons, et $1.45 sur les citrons par wagons complets, de la Californie à Régina, *via* Kingsgate, C.B., ou Emerson, Man.

Ordonnance 6955, 6 mai 1909.—Renvoi pour faute de juridiction, de la requête *re* traverses de chemin de fer de la Rivière-du-Loup à Bennington, Vt., pour une ordonnance forçant l'Intercolonial et ses embranchements à se conformer à des ordres précédents prescrivant la base des taux pour le transport des traverses de chemin de fer.

Ordonnance 6969, 6 mai 1909.—Ordre donné aux compagnies du Grand-Tronc et Pacifique-Canadien d'accepter à la frontière internationale, par rapport à leurs lignes en Canada, les billets de passage et chèques de bagage d'après les arrangements émis et faits par les compagnies de chemin de fer des Etats-Unis de certains endroits dans les Etats-Unis à des endroits de non-concurrence sur le Canadian-Northern-Ontario.

Ordonnance 6996, 29 avril 1909.—Une base de taux prescrite, à la demande du Conseil du Commerce de Montréal, sur le blé de l'ouest transporté sur les lacs et ses produits à des endroits du Pacifique-Canadien au Nouveau-Brunswick.

Ordonnance 7023, 10 mai 1909.—Approbation du Supplément N°1 de la Classification Canadienne N° 14.

Ordonnance 7045, 4 mai 1909.—Ordre à la "Montreal Park and Island Railway Co"., de donner les mêmes facilités aux habitants du quartier Mont-Royal

(Côte des Neiges) qu'à ceux de Notre-Dame de Grâce. (Voir ordonnances 7975 et 7976.)

Ordonnance 7055, 20 mai 1909.—Empêchant la Compagnie de chemin de fer Elgin et Havelock de percevoir des droits jusqu'à ce que le règlement, autorisant la préparation et l'émission des tarifs ait été soumis et approuvé par la Commission. (Rescindée sur consentement par ordonnance 7104, 28 mai.)

Ordonnance 7056, 20 mai 1909.—Interdisant à la Compagnie Salisbury et Harvey de percevoir des droits jusqu'à ce que le règlement autorisant la préparation et l'émission des tarifs ait été soumis et approuvé par la Commission.

Ordonnance 7085, 25 mai 1909.—La requête de la *Times Publishing Company* de Londres, pour une ordonnance obligeant les compagnies *Canadian Pacific, Great North Western* et *Western Union Telegraph,* de transmettre ses messages à la station de télégraphe sans fil Marconi, à Glace-Bay, N. E., aux taux exigés à d'autres endroits sur la côte de l'Atlantique du Canada, est renvoyée en attendant l'enquête sur les taux de télégraphe en général.

Ordonnance 7093, 31 mai 1909.—Sur la plainte de la *British American Oil Company,* de Toronto, à l'effet que le Compagnie du Grand-Tronc, fait tort injustement à ses expéditions d'huile crue de Stoy, Ill., à Toronto, en refusant d'appliquer le tarif commun de la 5ème classe tel que publié et produit sous la classification, il a été prouvé que le tarif légal était au taux commun de la 5ème classe; et il a été ordonné que la compagnie du Grand-Tronc soit autorisée à rembourser la différence du dit tarif de 20 centins par 100 livres, et celui de 32½ centins par 100 livres, exigé et perçu sur les dits chargements. (Par ordonnance 7479, 6 juillet 1909, permission donnée à la Compagnie du Grand-Tronc d'en appeler à la Cour Suprême sur les questions de droit s'y rattachant.)

Ordonnance 7164, 3 juin 1909.—Approuve la formule de dégagement, ou contact spécial, pour l'expédition de l'argent et autres minerais de valeur.

Ordonnance 7246, 16 juin 1909.—Ordonnant aux compagnies formant la route White--Pass et Yukon de produire en dedans de 30 jours les tarifs de droits comprenant tout le transport du fret reçu des vaisseaux à Skagway, Alaska, et en destination de White-Horse, T. Y., ou à des endroits intermédiaires entre la frontière internationale et White-Horse; et sur le transport du fret de White-Horse et les dits endroits intermédiaires en destination de Skagway: aussi de soumettre les bases de la répartition des dits droits entre les dites compagnies.

Ordonnance 7277, 16 juin 1909.—Prescrivant des taux communs sur le bois de sciage, bardeaux, et autres produits forestiers de certains endroits sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, entre New-Westminster et Vancouver, ou de Vancouver à des endroits sur le chemin de fer Pacifique-Canadien autres que ceux où le Great-Northern ou ses embranchements se rendent directement, sur la base de 1 centin par 100 livres plus élevé que les taux du Pacifique-Canadien de Vancouver au même endroit. (Voir ordonnance 9187.)

Ordonnance 7325, 22 juin 1909.—Rescindant la clause "h" de l'ordonnance 3258 du 6 juillet 1907 (question des taux du *Toronto Board of Trade*) défendant des avances dans certains taux spéciaux de commodités qui existaient sans la sanction de la Commission, la dite clause ayant rempli ses objets.

Ordonnance 7343, 23 juin, 8 octobre 1909.—Exigeant l'absorption du quaiage de Montréal et des honoraires du maître du port par les compagnies de chemin de fer sur le fromage expédié de certains endroits à l'ouest de Montréal, sur un connaissement local de chemin de fer, pour être plus tard exporté du port de Montréal, à condition que le fromage soit exporté pas plus tard que le 31 mai de la saison suivante de la navigation du St-Laurent.

Ordonnance 7494, 7 juillet 1909.—Désaveu de la cancellation des taux de la *Canadian Express Company* sur les expéditions de fruits de Queenston, Ont., à Toronto.

Ordonnance 7495, 25 juin 1909.—Réduisant les taux communs sur le charbon bitumineux de Black-Rock, N.Y., et Suspension-Bridge, N.Y., à Marlbank, Ont.

Ordonnance 7562, 15 juillet 1909.—Approbation de deux formules de connaissements uniformes, une pour les expéditions à ordre, l'autre sur les expéditions directes, pour l'usage de tous les chemins de fer soumis à la loi des chemins de fer.

Ordonnance 7585, 23 juillet 1909.—L'*Alberta Railway and Irrigation Company* reçoit ordre d'abaisser ses taux sur les voyageurs à 3 centins du mille, avec une réduction de un sixième pour des billets de retour, et de reviser ses tarifs spéciaux de fret à la base du Pacifique-Canadien dans le même territoire.

Ordonnance 7599, 24 juillet 1904.—Ordre est donné à toutes les compagnies de chemin de fer sous la juridiction de la Commission de se conformer aux règles et règlements approuvés de temps en temps par la *Master Car Builders Association*, contrôlant le chargement du bois de sciage, des billots et de la pierre sur des wagons plates-formes ouverts.

Ordonnance 7602, 23 juillet 1909.—Les compagnies du Pacifique-Canadien et Canadian-Northern reçoivent instruction de publier et produire leurs tarifs communs des taux sur le trafic par wagons complets compris dans les classes 6 à 10 de la Classification Canadienne, entre Edmonton et North-Edmonton et tous les endroits sur le Pacifique-Canadien au sud, et comprenant Red-Deer, à l'est et comprenant Daysland et Tees, à l'est et à l'ouest de Calgary et McLeod, *via* la jonction Strathcona, sur la base de 1 centin par 100 livres plus élevé que ceux du Pacifique-Canadien à et de Strathcona.

Ordonnance 7881, 27 août 1909.—Règlements pour la réception, l'expédition et la livraison des explosifs, prescrivant le devoir de toute compagnie de chemin de fer, qui accepte de transporter des explosifs sous l'autorité législative du parlement.

Ordonnance 7975, 1er juin 1909.—Permission est donnée à la *Montreal Park and Island Railway Co.*, d'appeler à la Cour Suprême pour savoir "S'il est juste et équitable pour la Commission, en rendant l'ordonnance 7045, 4 mai 1909, d'ignorer le contrat du 7 novembre 1907 entre la *Montreal Park and Island Co.* et la municipalité de Notre-Dame de Grâce".

Ordonnance 7976, juin 1909.—Permission est donnée à la *Montreal Street Railway Company*, d'en appeler à la Cour Suprême sur la question suivante, sav. "Si d'après la vraie interprétation des articles 91 et 92 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord; et de l'article 8 de la loi des chemins de fer, la *Montreal Street Railway Company* est soumise, quant à son trafic avec la *Montreal Park and Island Company*, à la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada".

Ordonnance 8181, 25 septembre 1909.—Approbation du Supplément No 2 de la Classification Canadienne No 14.

Ordonnance 8513, 16 octobre 1909.—La Compagnie du Grand-Tronc reçoit instruction de réduire ses taux pour le transport du grain de son élévateur à Point-Edward au moulin de la *King Milling Co.*, à Sarnia, à 1½ centin les 100 livres.

Ordonnance 8860, 10 décembre 1909.—Prescrivant les allocations à être faites par les compagnies de chemin de fer aux expéditeurs qui sont obligés de fournir des portes intérieures temporaires aux wagons pour pouvoir s'en servir pour certain trafic. (Celle-ci rescinde les ordonnances 6186 et 6764).

Ordonnance 8982, 22 décembre 1909.—Prescrivant les règlements pour le pesage volontaire des wagons contenant du charbon bitumineux aux ports d'entrée d'Ontario, aussi pour les peser de nouveau sur des balances rendu à destination ou à des points intermédiaires à la demande du consignataire, et à ses frais, sur paiement de droits supplémentaires tel que prescrit.

Ordonnance 9031, 2 décembre 1909. Ordonnant à la Compagnie *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway* de rétablir les taux communs de 2 centins les 100 livres qui étaient exigés autrefois sur le bois de pulpe, par wagons complets, de Thorold, Ontario, à Suspension-Bridge, N.Y.

Ordonnance 9099, 23 décembre 1909.—Sur la plainte de certains établissements de St-Jean, N.B., contre une augmentation dans les taux pour l'expédition du fer et de l'acier de St-Jean à certains endroits sur le chemin de fer Québec-Central, il est ordonné à la compagnie du Pacifique-Canadien de rétablir les anciens taux.

Ordonnance 9128, 21 décembre 1909.—Sur la requête des manufacturiers de Winnipeg pour une ordonnance obligeant les compagnies de chemin de fer de mettre sur un pied d'égalité leur taux de fret sur les bardeaux métalliques et la tôle à revêtement de certains endroits de l'est du Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, de même que sur les matériaux manufacturés, l'ordonnance 653, en date du 5 juillet 1905, obligeant de rétablir les taux de commodités, exigés autrefois sur les bardeaux métalliques, est rescindée en tant que cela se rattache à des expéditions à des endroits à l'ouest de et y compris Port-Arthur.

Ordonnance 9156, 3 janvier et 9813, 9 mars 1910, ordonnant que les taux à être exigés par les compagnies d'express pour le transport des journaux quotidiens de Winnipeg soient les mêmes que ceux exigés par la *Dominion Express Company* dans l'est du Canada.

Ordonnance 9164, 22 décembre 1909.—Il est ordonné aux compagnies *Canadian Pacific, Great North Western* et *Western Union Telegraph* d'ajourner la mise en vigueur de leurs règlemetns revisés de messages par codes entre différents endroits du Canada jusqu'au 1er juillet 1910.

Ordonnance 9187, 7 janvier 1910.—(Supplément à l'ordonnance 7277.)—Prescrit des taux communs sur le bois de sciage, les bardeaux et autres produits forestiers de certains endroits sur le chemin de fer Vancouver, Westminster et Yukon, entre New-Westminster ou Vancouver *via* New-Westminster et Vancouver et le chemin de fer Pacifique-Canadien, à certains endroits sur le Canadian-Northern, sur la base de un centin les 100 livres au-dessus des taux du Pacifique-Canadien de Vancouver à ces mêmes endroits.

Ordonnance 9271, 12 janvier 1910.—Il est ordonné aux compagnies de chemin de fer Michigan-Central, Pacifique-Canadien et Toronto, Hamilton et Buffalo, de publier et soumettre un tarif commun sur le charbon n'excédant pas $2.60 la tonne de Black-Rock et Suspension-Bridge, N.Y., à Sudbury, Ont.

Ordonnance 9362, 24 janvier 1910.—Réduisant la classification de certains articles en asbeste manufacturés.

Ordonnance 9444, 4 février 1910.—La requête des compagnies de chemin de fer pour un changement dans la Classification Canadienne évaluant les automobiles, montées, est refusée; et l'évaluation des automobiles, démontées, dans des wagons, est réduite à double de première classe.

Ordonnance 9751, 28 février 1910.—La compagnie du Pacifique-Canadien est autorisée à transporter un certain nombre d'étudiants en minéralogie de McGill à taux réduits de Montréal à certains endroits de la Colombie-Britannique, etc., dans un but d'éducation.

Ordonnance 10005, 22 mars 1910.—La requête de la Elder, Dempster et Cie de Montréal, pour la demande des compagnies de chemin de fer du tarif d'exportation aux ports de Montréal, Québec, St-Jean et Halifax, sur le trafic fait par les vaisseaux des demandeurs, le *Tehuantepec National Railway of Mexico*, et la *Canada Mexican SS. Line*, est renvoyée, sans préjudice aux droits d'aucune personne intéressée à tout soulagement que la Commission croira avantageux sur d'autres faits qui pourront être soumis.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. HARDWELL,

Chef de Traction.

M. A. D. CARTWRIGHT,

Secrétaire.

APPENDICE E,

LISTE DES INSPECTIONS FAITES PAR LE DEPARTEMENT DES INGENIEURS DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER, DU 1er AVRIL 1909 AU 31 MARS 1910, INCLUSIVEMENT.

1er avril.—Inspection du chemin public traversant le chemin de fer Témiscouata, paroisse de Notre-Dame du Lac, P.Q.

1er avril.—Inspection générale, chemin de fer Temiscouata.

2 avril.—Inspection de la traverse des rues Raglan, Argyle, Lisgar, Lochiel et Bonnechère par la Compagnie du Pacifique-Canadien et le chemin de fer Kingston et Pembroke dans la ville de Renfrew, Ont.

2 avril.—Inspection (embranchement Lauder-Tilson) de Broomshill, milles 16.0 à 28.5, distance de 12.5 milles, s'ouvrant au trafic du chemin de fer Pacifique-Canadien.

6 avril.—Dossier 9,515, inspection, terres inondées, Rosenfelt et environs.

7 avril.—Inspection pour l'ouverture du trafic du chemin de fer *Atlantic, Quebec & Western*, du mille 19.75 au mille 20.5, à la nouvelle gare de Port-Daniel.

7 avril.—Inspections des culées du pont sur le chemin de fer *Atlantic, Quebec & Western*, à la traverse du ruisseau Des Ilots, township de Newport, comté de Gaspé, Qué.

7 avril.—Inspection du pont en acier sur l'*Atlantic, Quebec and Western Railway* au-dessus du chemin public sur le côté est du pont de la rivière du Nord à Port-Daniel, Qué.

7 avril.—Inspection du pont en acier sur l'*Atlantic, Quebec and Western Railway* au-dessus du brise-lames de Pabos, près de Grand Pabos, Qué.

7 avril.—Inspection du pont sur l'*Atlantic, Quebec and Western Railway* sur la rivière aux Canards, township de Newport, comté de Gaspé.

8 avril.—Inspection de l'*Atlantic and Lake Superior Railway,* au sujet de l'article 263 de la loi des chemins de fer.

12 avril.—Inspection de l'embranchement Eburne du Pacifique-Canadien de New-Westminster, C.B., mille 0 à Eburne, mille 9.64, s'ouvrant au trafic.

12 avril.—Inspection de la traverse de la rue Raglan, Renfrew, Ont., par le Grand-Tronc.

13 avril.—Inspection des barrières installées par le Grand-Tronc à la rue Thames, dans la ville d'Ingersoll, Ont.

14 avril.—Inspection des traverses du chemin public dans le township de Hullett par le chemin de fer Guelph et Goderich. (C.P.R.)

14 avril.—Inspection des traverses du chemin public au mille 62.5-62.8, sur la ligne du chemin de fer Guelph et Goderich (C.P.R.), dans le township de Morris, à l'est du village de Blyth, Ont.

15 avril.—Inspection du Grand-Tronc vis-à-vis le lot 12, concession 9, township de Ops, sur la plainte de W. J. Reid *re* drainage.

15 avril.—Inspection du viaduc du Pacifique-Canadien sur le lac Cobb, section de Montréal et Ottawa, C.P.R.

15 avril.—Inspection de l'enclenchement de Hawkesbury au croisement du Grand-Tronc par le Canadian-Northern-Ontario.

16 avril—Inspection du viaduc du Canadian-Northern-Ontario sur la rivière Ottawa à Hawkesbury, Ont.

17 avril.—Inspection du *Atlantic, Quebec and Western Railway re* tracé d'une voie d'évitement à Shigawaga.

20 avril.—Inspection du drainage sur la propriété de George Elliot, de Woodbridge, Ont., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

23 avril.—Inspection du *Quebec, Montreal and Southern Railway,* ville de St-Lambert, *re* traverse du chemin public.

27 avril.—Inspection des changements de pentes sur la ligne du Pacifique-Canadien près de la jonction Arostock et près de Grand-Falls, N.B.

28 avril.—Inspection du détournement de voie du Pacifique-Canadien entre les milles 33 et 34.5 à Grand-River, N.B.

28 avril.—Inspection du chemin où le Pacifique-Canadien croise le Grand-Tronc à Harriston, Ont.

28 avril.—Inspection de la traverse de la rue Lancaster par le Grand-Tronc à Berlin, Ont.

29 avril.—Inspection en rapport avec le viaduc de Toronto.

29 avril.—Inspection de l'installation d'une cloche électrique à la traverse du quai du Pacifique-Canadien, à Pembroke, Ont.

6 mai.—Inspection du drainage de Edgar Rea, de Zephyr, Ont., sur la ligne du Canadian-Northern-Ontario.

7 mai.—Inspection du drainage D. J. Mitchel, lot 29, township de McDougall, sur la ligne du Canadian-Northern-Ontario.

11 mai.—Inspection de la traverse du chemin public sur le Pacifique-Canadien à Gainsboro Avenue, Eldonwood Park, township de Nepean, Ont.

12 mai.—Inspection de l'embranchement St-George du chemin de fer Grand-Valley, distance d'à peu près 6 milles.

13 mai.—Inspection du Grand-Tronc de Allandale à Penetang, distance de 69 milles.

18 mai.—Inspection du matériel d'enclenchement à la traverse de Oak-Point.

18 mai—Inspection du *Quebec, Montreal and Southern Railway,* à Pierreville, Qué., au sujet du détournement du chemin sur la réserve des Sauvages.

18 mai.—Inspection du pont du *Quebec, Montreal and Southern Railway* à Pierreville, P.Q.

18 mai.—Inspection du matériel d'enclenchement à la traverse de la rue Ontario, à Montréal, du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

20 mai.—Inspection du drainage de H. Frenette, Portneuf, P.Q., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

20 mai.—Inspection du pont sur le chemin public à la rue Jeune, Trois-Rivières, au-dessus des voies du Pacifique-Canadien et du chemin de fer de la Vallée du St-Maurice.

26 mai.—Dossier 5577, cause 3629, inspection pour l'ouverture du trafic du Grand-Tronc-Pacifique, du mille 3.0 à la jonction du Canadian-Northern près de la traverse de l'avenue Pembina, à Winnipeg, au mille 54.5, Portage-la-Prairie, distance de 51.3 milles.

26 mai.—Inspection des appareils d'enclenchement au pont-levis de Lachine, P.Q., sur la ligne du Pacifique-Canadien.

26 mai.—Inspection du *Georgian Bay and Seaboard Railway* pour l'ouverture au trafic.

27 mai.—Inspection de raccordement entre le *Niagara, St. Catharines and Toronto Railway* et le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway* à Welland, Ont.

27 mai.—Inspection de la traverse du chemin public entre les concessions 6 et 7, township de Tay, sur la ligne du *Georgian Bay and Seaboard Railway.*

27 mai.—Inspection du tracé du *Orford Mountain Railway* de Windsor Mills à la limite sud-est de la paroisse de St-François Xavier de Brompton, P.Q.

28 mai.—Inspection du pont de la rue Ste-Catherine, Montréal, P.Q.

1er juin.—Inspection du *Quebec, Montreal and Southern Railway* entre Pierreville et Fortierville, P.Q.

2 juin.—Inspection du chemin de fer Canadian Northern Ontario, pour l'exploitation, de Hawkesbury à la rivière Nation du Sud.

2 juin.—Inspection du croisement de la rue McGill, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern, à Hawkesbury, Ont.

2 juin.—Dossier 9581. Inspection d'un emplacement projeté pour une traverse de piétons à la jonction Canmore, Alberta, à raison de la plainte de James Carroll.

2 juin.—Inspection des ponts (section Laggan) du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Calgary et Laggan.

3 juin.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, qui traverse la propriété de Wilfrid Gauvin, à une couple de milles de la Pointe-aux-Trembles, P. Q.

3 juin.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Canadian-Northern-Quebec à Les Ecureuils, Qué.

5 juin.—Inspection des ponts, du chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Smith's-Falls, pour l'exploitation.

7 juin.—Inspection du croisement de la voie publique par le Grand-Tronc, du chemin de fer à l'avenue Bronson, Ottawa, Ont.

7 juin.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc, pour Thomas Wilson, dans le township de Gloucester, Ont.

7 juin.—Dossier 9423, cause 4527, dossier 9431, cause 4539, et dossier 9432, cause 4540, croisement du tuyau d'égout de la ville de Vernon, chemin de fer Pacifique-Canadien.

8 juin.—Inspection des bâtiments de la gare dans la division de Garneau-Québec, du chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

8 juin.—Inspection du chemin de fer *Georgian Bay and Seaboard* pour l'exploitation, de Coldwater à Maple-Island, distance d'environ treize milles.

8 juin.—Inspection de l'emplacement d'un pont projeté au-dessus de Maison Creek, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans le township de Rochester, Ont.

10 juin.—Inspection du drainage de la voie de la Compagnie du Grand-Tronc, dans Preston, Ont., sur la propriété de M. Winterholt.

10 juin.—Inspection du croisement à la rue Wellington, Hamilton, Ontario, par la ligne principale du chemin de fer Grand-Tronc.

10 juin.—Inspection des gares du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 juin.—Inspection de la voie souterraine *Lake Shore Road,* sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, à un mille environ à l'ouest de Port-Hope, Ont.

11 juin.—Inspection des croisements de rue sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Saint-Henri, Québec.

12 juin.—Inspection de la rue Iberville, Montréal, Qué., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

14.—Inspection des appareils d'enclenchement près d'Emerson, à l'endroit où le chemin de fer Canadian-Northern, section de Ridgeville, traverse la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement d'Emerson.

15 et 23 juin.—Dossier 10354. Inspection du tracé de plusieurs lignes projetées pour permettre au chemin de fer National Transcontinental de pénétrer à Winnipeg, aussi croisement des lignes des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

16 juin.—Inspection du pont, au-dessus de la rivière Vermillon, du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, mille 26.66 à partir de la jonction de Sudbury, Ont.

16 juin.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien à Sudbury, *re* clôture le long de la voie vis-à-vis la ferme de M. DuCalland, dans le township de McKim. Aussi au sujet d'un passage de ferme pour M. DuCalland.

16 juin.—Inspection du croisement de la voie publique à la station de Ballantyne, mille 163.4, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

17 juin.—Inspection des ponts aux 110.3 et 110.6 milles, section de London, du chemin de fer Pacifique-Canadien et diversion projetée de la rivière Thames.

17 juin.—Inspection de la voie souterraine à Little Bridge Street, Almonte, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

17 juin.—Inspection de l'enclenchement sur le chemin de fer *Essex Terminal,* à Sandwich, Ont.

18 juin.—Inspection pour l'exploitation de la seconde voie de la double voie sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, section Ignace, du mille 115.0 au mille 119.8, une distance de 4.6 milles et du mille 120.0 au mille 127.8, une distance de 7.8 milles.

19 juin.—Inspection de la seconde voie de la double voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, section Kenora, du mille 13.8 au mille 16.0, une distance de 2.2 milles.

23 juin.—Dossier 10131, inspection de l'endroit où la ville de Winnipeg demande à traverser les voies de l'embranchement de Oak-Point du chemin de fer Canadian Northern, au moyen d'un passage à niveau à la rue Godfrey, Winnipeg.

25 juin.—Inspection de l'emplacement de la station sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Corinthe, Ont.

26 juin.—Inspection de l'entrée à Orillia, Ont., des chemins de fer Georgian Bay, Seaboard et Canadian Northern Ontario.

26 juin.—Dossier 9844. Inspection dans les cours de Winnipeg des portes à grain brevetées de Thomas Day.

29 juin.—Inspection de l'emplacement du pont sur la rivière La Paix, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Windsor.

29 juin.—Inspection de l'emplacement du pont sur la rivière La-Paix, sur la chemin de fer du Père-Marquette, ville de Walkerville, Ont.

30 juin.—Inspection de la déviation de la route sur le chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, à trois milles environ à l'est de la ville de Brantford, près de Cainsville, Ont.

30 juin.—Inspection du croisement de la route *Lee Mountain,* du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, à Hamilton, Ont.

2 juillet.—Inspection du croisement du chemin de fer Baie-de-Quinté par le chemin de fer Kingston et Pembroke à Harrowsmith, Ont.

2 juillet.—Inspection du bosange entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, section de Farnham.

5 juillet.—Inspection des croisements de la voie publique sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec, à Lorette et à Saint-Foye, Qué.

7 juillet.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, de la rivière Nation du Sud à Rockland, une distance de douze milles, qui doit être livrée à l'exploitation.

7 juillet.—Inspection du chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, de Trois-Rivières à Joliette, Qué.

9 juillet.—Inspection de la ligne d'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc conduisant aux bâtisses de la *Brunswicke Balke & Collender Company,* dans la ville de Toronto, Ont.

13 juillet.—Inspection du pont du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, sur la rivière Malbaie, au mille 76.9, à l'est de New-Carlisle, Qué.

13 juillet.—Inspection des ponts sur la ligne du chemin de fer Dominion Atlantic, entre Digby et Annapolis, N.-E.,

14 juillet.—Inspection du chemin de fer *Atlantic and Lake Superior,* quant à Cornwall, Ont.

14 juillet.—Inspection du chemin de fer Atlantic and Lake Superior, quant à l'état général.

15 juillet.—Inspection des ponts sur l'embranchement B. W. and N. W. du chemin de fer Pacifique-Canadien.

15 juillet.—Dossier 5686. Inspection de la passerelle au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, à la rue Brown, Fort-William ouest.

20 juillet.—Inspection du pont du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

21 juillet.—Inspection du drainage de E. B. Freeman à la Jonction Burlington, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

21 juillet.—Inspection de l'emplacement du chemin de fer de la Grande-Vallée, dans la ville de Brantford, rue Colborne, et de l'intersection de la rue du Marché.

23 juillet.—(Dossier 8891. Cause 4203.) Inspection des ponts pour piétons au-dessus des rues Julius et Matheson, de l'aiguille à Kenora et du transbordeur par-dessus la voie à Keewatin, chemin de fer Pacifique-Canadien.

23 juillet.—Inspection sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, section Ignace, de la seconde voie de la double voie, à partir du mille 119.8 au mille 120.0, une distance de 0.2 mille.

26 juillet.—Inspection du passage de ferme du lot 2, con. 7, township de Cavan, à l'est de Manverse, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

26 juillet.—Inspection de la déviation des deux voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Kenora, à partir de Busteed, mille 16.0, jusqu'à Déception, mille 18.8, une distance de 2.8 milles.

27 juillet.—Inspection du chemin de fer Québec, Montréal et des Comtés du Sud.

28 juillet.—Inspection pour l'exploitation du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, depuis son point de raccordement au chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean à Québec, jusqu'à la jonction Garneau, une distance de 78.76 milles.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre les lots 317 et 318, dans la paroisse de Saint-Prosper, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec au mille 60.11, à partir du pont de Québec, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre les lots 624 et 27-12, dans la paroisse de Saint-Timothée, comté de Champlain, au mille 77.11 à partir du pont de Québec, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre les lots 623 et 624, paroisse de Saint-Timothée, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 76.15, à partir du pont de Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique aux lots 9 et 10, dans la paroisse de Saint-Séverin, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 73.51, à partir du pont de Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de la voie publique sur le côté nord-est du lot 130E dans la paroisse Saint-Séverin, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 73.51, à partir du pont de Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre entre les lots 213 et 147, paroisse de Saint-Séverin, sur la ligne du Canadian-Northern-Québec, au mille 71.44.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique sur le côté nord-est 344a et 346, dans la paroisse de Saint-Prosper, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 62.23, à partir du pont de Québec.

28 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre les lots 335 et 336, dans la paroisse de Saint-Prosper, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 6, à partir du pont de Québec.

28 juillet.—Inspection de l'emplacement de la station à Bissett, Ont., sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

28 juillet.—(Dossier 10505.) Inspection de l'emplacement projeté d'une nouvelle station à Grassy-Lake, Alberta, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien (section de Lethbridge).

29 juillet.—(Dossier 2424. Cause 4026.) Inspection de la clôture, chemin de fer Canadian-Northern, sur la ligne Brandon-Régina.

29 juillet.—Inspection du croisement de voie publique, à un mille à l'ouest de Bélair, Québec, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

29 juillet.—Inspection du croisement de la rue Wentworth, Hamilton, Ontario, par le chemin de fer Grand-Tronc.

30 juillet.—Inspection du croisement de voie publique entre les lots 429 et 430, dans la paroisse de Saint-Prosper, comté de Champlain, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 63.4, à partir du pont de Québec.

13 août.—Inspection pour livraison au trafic du fret du chemin de fer *Superior and Western Ontario,* à partir de la jonction de l'embranchement du *Grand Trunk Pacific Superior,* près du mille 154, jusqu'à la tête du lac des Esturgeons à O'Brien, une distance de 7 milles.

19 août.—(Dossier 7813.) Inspection de l'emplacement projeté d'une gare commune à Maryfield, Sask., située entre les chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern.

19 août.—Inspection des croisements projetés de voie publique sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la municipalité de Whitton, Qué.

28 août.—Inspection des croisements de voies publiques à Saint-Hyacinthe, Qué., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

30 août.—Inspection des croisements de voies publiques, près de Québec, Qué., sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

30 août.—Inspection d'appareils d'enclenchement à Saint-Hyacinthe, Qué.

31 août.—Inspection des croisements de voies publiques, sur le chemin de fer National Transcontinental, dans les comtés de Lévis, de Dorchester et de Montmagny, province de Québec.

4 septembre.—Inspection du "V" de la *Quebec Railway, Light and Power Company,* à Joachim, Qué.

6 septembre.—Inspection des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern-Québec, à Portneuf, Qué.

7 septembre.—Inspection des croisements de voies publiques sur le chemin de fer Canadian-Northern-Québec, dans la paroisse de Saint-Théophile, Qué.

8 septembre.—Inspection du pont du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, sur la rivière Saint-Maurice, à Grand'Mère, Qué.

8 septembre.—Inspection du pont du chemin de fer Canadian Northern Quebec, sur la rivière Saint-Maurice, à Grand'Mère, Qué.

10 septembre.—Inspection de l'emplacement projeté pour le moulin de John Forman à la rivière Jacques-Cartier, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

10 septembre.—Inspection pour l'exploitation de l'embranchement Nominingue du chemin de fer Pacifique-Canadien.

14 septembre.—Inspection pour l'exploitation de la division Garneau-Québec du chemin de fer Canadian-Northern-Québec.

16 septembre.—Inspection des ponceaux sur la ligne du Canadian-Northern-Québec, entre la Jonction-Harvey et Saint-Tite, Qué.

16 septembre.—Inspection du passage de ferme de Fabien Leduc, Saint-Casimir, Qué., sur la ligne du Canadian-Northern-Québec.

16 septembre.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, relativement au clôturage de la voie dans la paroisse de Saint-Tite, Qué.

16 septembre.—Inspection du passage de ferme de I. Boisclair, sur l'embranchement de Montfort du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, mille 7.8.

16 septembre.—Inspection du passage de la ferme de Madame Plouffe, sur l'embranchement Saint-Jérôme-Saint-Sauveur du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, mille 14.7.

16 septembre.—Inspection du tracé revisé du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, dans la ville d'Ingersoll, Ont.

17 septembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, entre la jonction de Clifton et Stamford, Ont.

17 septembre.—Inspection des croisements de voie publique sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, dans le comté de Terrebonne, mille 0 à mille 15.

17 septembre.—Inspection des bâtiments de la gare à la Jonction-Garneau, à Hérouville et à Saint-Tite, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

17 septembre.—Inspection du passage de ferme de M. Francœur, sur l'embranchement Montfort du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, mille 6.5.

18 septembre.—Inspection et rapport, dossier 10768, demande du chemin de fer International Transcontinental de traverser le chemin de fer *Winnipeg Transfer,* dans la ville de Winnipeg, entre les rues Lombard et Water.

20 septembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à l'endroit où le Grand-Tronc-Pacifique croise le chemin de fer *Edmonton and Slave Lake.* (Chemin de fer Canadian-Northern, situé à quatre milles à l'ouest d'Edmonton.)

21 septembre.—Dossier 5678, cause 3421. Inspection des ponts et des culées sur le chemin de fer Pacifique-Canadien. Division centrale, section de Broadview.

22 septembre.—Inspection des croisements de voie publique dans la paroisse de Beauport, sur le tracé du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, entre la jonction de Hedleyville, près de Québec, et la rivière Montmorency.

22 septembre.—Inspection d'un croisement de rue connue sous le nom de Main Street, à l'extrémité sud de la cour du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Farnham, Qué.

23 septembre.—Inspection du chemin de fer Vermont-Central, entre Saint-Lambert et Farnham, Qué.

24 septembre.—Dossier 3437, cause 133 et cause 3405. Inspection des ponts et des culées sur la division du chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Shuswap, entre Revelstoke et Kamloops.

27 septembre.—Inspection pour livraison au trafic sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, section des Cascades, Port-Moody, de la déviation de la route, entre le mille 115 et le mille 117 de l'ancienne ligne, la distance de la nouvelle déviation de la route est de 1.98 mille.

27 septembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à l'endroit où le chemin de fer Pacifique-Canadien traverse le chemin de fer Grand-Tronc, à Brampton, Ontario.

28 septembre.—Inspection de la nouvelle deuxième voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Saint-Lazare à Dalhousie-Mills, Ontario, une distance de 18 milles.

28 septembre.—Inspection du chemin de fer Père-Marquette pour obstruction du croisement souterrain de P. S. Seager, Bickford, Ontario, sur la moitié nord du lot 6, township de Moore, comté de Lambton, Ontario.

28 septembre.—Inspection du passage de ferme sur la propriété de Madame de Beaujeu, dans le comté de Vaudreuil, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

29 septembre.—Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, quant à la station de Streetsville, Ontario.

29 septembre.—Inspection du tracé d'une voie de manœuvre pour raccorder le chemin de fer Canadian-Northern au chemin de fer *Manitoulin and North Shore.*

30 septembre.—Inspection du croisement de la rue Church du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Mimico, Ont.

30 septembre.—Inspection quant à l'usage excessif de la voie d'évitement par le chemin de fer Grand-Tronc dans la ville d'Allandale, Ont.

30 septembre.—Inspection de croisements de voies publiques sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, Toronto, ligne de Sudbury entre Byng-Inlet et Parry-Sound, Ont.

30 septembre.—Inspection de croisements de voies publiques dans le township de Foley, sur l'embranchement de Toronto-Sudbury du chemin de fer Pacifique-Canadien.

4 octobre.—Inspection pour exploitation sur le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, de la rivière Bataille, mille 675, à Edmonton, mille 793.7, une distance de 118.7 milles.

5 octobre.—Inspection pour exploitation de l'embranchement de Goose-Lake du chemin de fer Canadian-Northern, de Saskatoon à Rosetown, une distance de 71.8 milles.

6 octobre.—Dossier 7699, cause 3447. Inspection des piles et des culées du chemin de fer Pacifique-Canadien, division Centrale, Régina, Saskatoon et Saskatchewan, maintenant exploitée par le chemin de fer Canadian-Northern, et connue sous le nom d'embranchement de Prince-Albert.

7 octobre.—Dossier 10952. Inspection des terrains inondés près de la ville de Humboldt, Saskatchewan, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern.

7 octobre.—Inspection du croisement du "Town Line Road", dans le village d'Iona, par les chemins de fer Michigan-Central et Père-Marquette.

7 octobre.—Inspection des croisements de rues dans le village de Shedden, sur les chemins de fer Michigan-Central et Père-Marquette.

7 octobre.—Inspection d'une voie de manœuvre sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, à proximité d'Ottawa, Ont.

8 octobre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement à Saint-Hyacinthe, Québec, du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Québec, Montréal et Sud.

9 octobre.—Inspection de la voie souterraine à Almonte, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

9 octobre.—Inspection d'un artifice de signalement automatique pour servir de signal de cantonnement.

9 octobre.—Inspection pour exploitation de l'embranchement Thunderhill du chemin de fer Canadian-Northern, de Benito, mille 18.8, à Polly, mille 35.6, une distance de 16.8 milles.

11 octobre.—Inspection des nouvelles secondes voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, pour exploitation de Saint-Lazare à Dalhousie-Mills, Ontario; mille 23.7 à mille 41.6, et de Avonmore à Finch, Ontario, mille 67.8 à mille 74.3.

11 octobre.—Inspection de la nouvelle deuxième voie du chemin de fer Pacifique-Canadien à partir de Dalhousie-Mills, mille 41.6 à mille 44.9.

11 octobre.—Inspection de l'appareil à signalement automatique de chemin de fer de White, installé à l'avenue Bronson, Ottawa, sur le chemin de fer Grand-Tronc. Tronc.

16 octobre.—Inspection des cours, etc., de la station dans le village de Bradworth, Saskatchewan, sur le chemin de fer Canadian-Northern.

17 octobre.—Dossier 7697, cause 3445, inspection des piles et culées au mille 47, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, division centrale, section de Prince-Albert, maintenant exploitée par le chemin de fer Canadian-Northern et connue sous le nom d'embranchement Régina-Prince-Albert.

20 octobre.—Inspection de la rue Huskinson, Guelph, Ontario, relativement à la voie souterraine sous le chemin de fer Grand-Tronc.

20 octobre.—*Re* inspection de l'appareil d'enclenchement à la Jonction de Oak-Point, à l'endroit où le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique traverse le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadian-Northern.

20 octobre.—Dossier 6105, cause 2611, inspection de l'appareil d'enclenchement au croisement du chemin de fer du Grand-Tronc avec l'embranchement de Goose-Lake du chemin de fer Canadian-Northern à l'ouest de Saskatoon, Saskatchewan.

20 octobre.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Galt et Hespeler, dans le village de Hespeler, Ontario.

21 octobre.—Dossier 3418, cause 3414, inspection des ponts, piles et culées sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, division de l'Ouest, section d'Edmonton.

21 octobre.—Inspection du ponceau au-dessous des lignes du chemin de fer Kingston et Pembroke et du chemin de fer de la Baie-de-Quinté, immédiatement au nord de la station de Harrowsmith, Ont.

22 octobre.—Dossier 5460.1, inspection du pont au-dessus de la rivière du Vieux (viaduc) et de Lethbridge (viaduc), chemin de fer Pacifique-Canadien, division de l'Ouest.

22 octobre.—Inspection pour exploitation sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Macleod à Lethbridge, sur un parcours de 31.7 milles.

22 octobre.—Dossier 3532, cause 3415. Inspections des deux piles et d'une travée en treillis de 150 pieds au-dessus de la rivière Bataille, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, division de l'Ouest, section de l'Ouest.

23 octobre.—Dossier 7703, cause 3451. Inspection des culées en béton et des piles, au mile 104.17 sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Macleod, sur la rivière du Vieux.

26 octobre.—Inspection de la voie de manœuvre raccordant le Michigan-Central et le Grand-Tronc sur la rue Bathurst, près de la rue Wellington, dans la ville de London, Ontario.

27 octobre.—Dossier 9437.99. Inspection du croisement North Road sur le chemin de fer V. V. & E., à raison de l'état dangereux où se trouvent les croisements entre New-Westminster et les villes de Port-Moody et de Barnet.

28 octobre.—Inspection des croisements de voies publiques dans le township de Medonte, sur la ligne de l'embranchement de Toronto et Sudbury du chemin de fer Pacifique-Canadien.

29 octobre.—Inspection des croisements de voies publiques sur l'embranchement de Walkerton du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 1.86, 1.90, 4.33 et 4.43, dans le township de Artemesa, Ontario.

29 octobre.—Inspection du chemin de fer Montréal et Comtés du Sud, pour exploitation à partir de son terminus à Montréal jusqu'à la rue Saint-Denis, dans la ville de Saint-Lambert, Qué.

30 octobre.—Inspection de l'embranchement de Rawdon du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, de Saint-Jacques à Dugas, P.Q., pour exploitation.

30 octobre.—Inspection des croisements de voies publiques sur l'embranchement de Rawdon du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au mille 5.27, au mille .95 et au mille 7.58.

4 novembre.—Inspection du croisement de la rue Main par le chemin de fer Grand-Tronc, à Hawkesbury, Ontario.

6 novembre.—Dossier 6431, cause 3411. Inspection des piles et culées en béton sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, division de l'Ouest, section de Cranbrook.

9 novembre.—Inspection de croisements de voies publiques sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Saint-Jean, P.Q.

10 novembre.—Inspection des appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer *Peterborough Radial,* dans la ville de Peterborough, Ontario.

10 novembre.—Inspection du passage de ferme de M. Mullin, sur la division du Canada-Atlantique du chemin de fer Grand-Tronc.

10 novembre.—Inspection relativement au clôturage sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la municipalité d'Algoma-Sud, Ont.

13 novembre.—Dossier 7700, cause 3448. Inspection du pont et des culées au-dessus du fossé de drainage de l'Etat sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, division Centrale, section de Larivière.

13 novembre.—Inspection du prolongement de l'embranchement Mowbray, chemin de fer Pacifique-Canadien, de Mowbray, mille 65.9, à Wyndgate, mille 32.4, une distance de 6.5 milles.

14 novembre.—Inspection du chemin Durham par le chemin de fer Pacifique-Canadien dans la ville de Walkerton, Ont.

16 novembre.—Inspection de la cloche électrique au croisement de voie publique du chemin de fer Pacifique-Canadien, township de Durham, P.Q.

16 novembre.—Inspection pour exploitation des ponts sur l'embranchement de Saint-Guillaume du chemin de fer Pacifique-Canadien.

17 novembre.—Inspection pour exploitation des ponts de la section Newport du chemin de fer Pacifique-Canadien.

17 novembre.—Inspection de la ligne d'embranchement du chemin de fer Grand-Tronc, dans la partie est de la ville de Port-Hope, Ontario.

17 novembre.—Inspection du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, qui traverse la voie du Grand-Tronc, l'embranchement de Whitby, près de Brooklin, Ontario.

17 novembre.—Inspection du passage de ferme de A. Clark, et du premier croisement de voie publique à l'ouest de la station de Mountain, Ontario, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

18 novembre.—Inspection de la seconde voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, section de Fort-William, du mille 59.4 au mille 59.6.

18 novembre.—Inspection de la voie souterraine au-dessous du chemin de fer Grand-Tronc à la jonction de Jacques-Cartier, P.Q.

18 novembre.—Inspection de la déviation de voie publique du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, au village de Dombourg, mille 24.97 à l'ouest du pont de Québec.

20 novembre.—Inspection du croisement projeté de l'avenue Lincoln, au-dessus des voies du Canadian-Northern, embranchement de la Pointe-du-Chêne, immédiatement à l'ouest de la ville de Winnipeg.

23 novembre.—Dossier 11865, inspection des clôtures sur la voie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, dans la section 2, township 12, rang 11, à l'ouest du 1er méridien.

23 novembre.—Inspection de l'emplacement de la voie du chemin de fer Témiscouata, dans le village de Cabano, P.Q.

23 novembre.—Inspection des appareils d'enclenchement au croisement du chemin de fer Témiscouata par le chemin de fer National Transcontinental, 12.2 milles à l'ouest d'Edmunston, N.-B.

24 novembre.—Inspection de la voie souterraine de la rue Iberville, Montréal, P.Q.

24 novembre.—Inspection du croisement de voie publique conduisant au passage d'eau à Indian-Point, dans la paroisse d'Andover, Ontario.

25 novembre.—Dossier 1124.2.—Inspection de l'emplacement du croisement de voie publique de Pembina, au-dessus des voies du chemin de fer Canadian-Northern, dans la ville de Winnipeg.

28 novembre.—Inspection du chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, quant aux bâtiments et à l'aménagement en général de la station de l'Anse-aux-Gascons, mille 26.5.

28 novembre.—Inspection des croisements de voies publiques sur le chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest, dans la municipalité de Sainte-Adélaïde de Pabos, P.Q.

28 novembre.—Inspection des bâtiments et de l'aménagement général de la station à Newport, P.Q., sur le chemin de fer Atlantique, Québec et de l'Ouest.

29 novembre.—Dossier 7,705, cause 3,453, inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, division du Pacifique, section de Colombie et de Kootenay.

30 novembre.—Inspection de la revision de la ligne du chemin de fer suburbain de Toronto, de la station de Davenport à la rue Jane, Toronto, Ont.

30 novembre.—Inspection pour exploitation du chemin de fer Canadian Northern Ontario, de Rockland au chemin de Hurdman, près de l'avenue Gladstone, Ottawa, Ont.

30 novembre.—Inspection du croisement du chemin de Montréal par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, au mille 29, township de Nepean, Ontario.

1er décembre.—Inspection pour exploitation sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, de Weyburn à Stoughton, une distance de 36.7 milles.

2 décembre.—Inspection pour exploitation de la nouvelle seconde voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Vaudreuil à Saint-Lazare; et du mille 44.9, immédiatement à l'ouest de Dalhousie-Mills, au mille 48.6, et du mille 48.6 à Avonmore.

3 décembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement du tramway de London traversant le chemin de fer Pacifique-Canadien à London, Ontario.

3 décembre.—Inspection du croisement du chemin de la ville entre les townships de Sandwich-Est et de Sandwich-Ouest, Ontario.

3 décembre.—Inspection du croisement du chemin de fer Père-Marquette par le chemin de fer Pacifique-Canadien à la jonction de Walkerville, Ont.

4 décembre.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à l'extrémité est du chemin de fer Michigan-Central à Windsor, Ontario.

5 décembre.—Inspection du pont de la rue Garth, Hamilton, Ontario.

10 décembre.—Inspection du croisement de voie publique au mille 18.6 sur l'embranchement de Brockville du chemin de fer Pacifique-Canadien.

13 décembre.—Dossier 80.17, inspection de l'appareil d'enclenchement à l'endroit où la ligne principale du chemin de fer Canadian-Northern croise l'embranchement Minnedosa du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Gladstone, Man.

13 décembre.—Inspection pour exploitation sur le chemin de fer Pacifique-Canadien du prolongement Wynward, de Wynward, mille 88.3, à Lanigan, mille 125.3, une distance de 37.0 milles.

14 décembre.—Inspection du croisement de la rue Georges, Smith's-Falls, par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

15 décembre.—Inspection pour exploitation sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à l'ouest de Saskatoon, de Wilkie, Sask., mille 430.39, à Hardisty, Alta., mille 561.63, une distance de 131.24 milles.

15 décembre.—Inspection de l'avenue Brock, à l'endroit où elle croise la division Nord du chemin de fer Grand-Tronc, la division du tunnel de Sarnia, et la ligne mère du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la cité de Toronto, Ont.

15 décembre.—Inspection du croisement de la rue King par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Berlin, Ont.

16 décembre.—Inspection du croisement de la rue Dundas par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de Berlin, Ont.

16 décembre.—Inspection des croisements de la rue Dundas par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Cooksville, Ont.

16 décembre.—Inspection du croisement de la rue Queen par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Palmerstown, Ont.

16 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à l'avenue Atlantique, ville de Saint-Louis du Mile-End, P.Q.

16 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc et le *Montreal Park and Island Railway*, à Rockfield, P.Q.

16 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, au chemin de la Côte Saint-Luc, Notre-Dame de Grâce, P.Q.

17 décembre.—Inspection pour exploitation de l'embranchement Kipp du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Kipp, Alta., au mille 28.2.

17 décembre.—Inspection des croisements de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Saint-Hyacinthe, P.Q.

17 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Pacifique-Canadien à la rue Merry, Magog, P.Q.

18 décembre.—Inspection de croisement de la voie publique à la 18ème rue, Lachine, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

18 décembre.—Inspection pour exploitation de la ligne Weyburn du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur un parcours de 26 milles à l'ouest.

20 décembre.—Inspection pour exploitation sur l'embranchement Virden-McAuley du chemin de fer Pacifique-Canadien, une distance de 14 milles.

20 décembre.—Inspection du croisement de la voie publique de Tilsonburg, immédiatement à l'ouest de la station de Tilsonburg, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

20 décembre.—Inspection du croisement de la rue Peterborough, par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de Norwood, Ont.

23 décembre.—Inspection pour exploitation du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, à partir de la jonction de Sellwood, au mille 23.4, jusqu'à la jonction de Gowganda, mille 55, de la jonction de Sudbury.

27 décembre.—Dossier 6,695, inspection de la cour de la station et des constructions sur la ligne mère du chemin de fer Canadian-Northern, à Barwick, Ont.

28 décembre.—Inspection du croisement de la rue William, Brockville, Ont., par les chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien.

28 décembre.—Inspection des croisements de voies publiques sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, dans la ville de Maisonneuve, P.Q.

31 décembre.—Inspection du croisement de la rue Ontario par le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Kingston, Ont.

3 janvier.—Inspection des croisements de voies publiques sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Trois-Rivières, P.Q.

11 janvier.—Inspection du croisement projeté de voie publique entre le lot 32, concession B, et le lot 2, concession C, township de Scarboro, comté d'York, par la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 janvier.—Inspection du croisement projeté de la voie latérale entre les lots 24 et 25, concession 1, township de Scarboro, comté d'York, par la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 janvier.—Inspection du croisement de la voie latérale entre les lots 22 et 23, concession 1, township de Scarboro, comté d'York, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 18 et 19, concession 2, township de Scarboro, comté d'York, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique à l'avenue Pharmacy, township de Scarboro, comté d'York, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

11 janvier.—Inspection du croisement de la voie latérale entre les lots 28 et 29, concession C, township de Scarboro, par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario..

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'est de la station de Charing Cross, sur la ligne du Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du premier croisement à l'est de Ruscombe, Ont., sur la ligne du Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du premier croisement de la voie publique à l'ouest de la station de Buxton, sur le Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement immédiatement à l'ouest de la station de Woodslee, sur la ligne du Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement à 4 milles à l'ouest de Ridgetown, Ont., sur le chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du second croisement à l'est de Lorne-Ouest, Ont., sur le Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement un mille à l'est de Taylor, Ont., sur le Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'ouest de la station de Dufferin, sur la ligne du Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du second croisement de la station d'Attercliffe, connu sous le nom de croisement du chemin Diltz, sur la ligne du Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du tracé du chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, de Welland à Port-Colborne, Ont.

12 janvier.—Inspection des croisements de rues sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de London, Ont.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique près de Pelton, dans les environs du poteau milliaire 6½, à partir de Détroit, sur le Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection des barrières installées par le chemin de fer Michigan-Central au passage à niveau de la voie publique du chemin de fer Michigan-Central et du chemin de fer Père-Marquette, dans le village de Rodney, Ont.

12 janvier.—Inspection des barrières installées par le Michigan-Central au croisement de la voie publique sur le Michigan-Central et le Père-Marquette, dans le village de Dutton, Ont.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique par la ligne du chemin de fer Michigan-Central, à trois milles à peu près à l'est de Tilbury, Ont.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central, à trois quarts de mille à peu près à l'ouest de la station de Fletcher, Ont.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'ouest de la station de Cumber, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement immédiatement à l'ouest de la station de Wyndham, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du second croisement à l'est de la station de Yarmouth, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du premier croisement à l'est de la station de Welland, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique entre le township de Tilbury-Est et le township de Raleigh, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

12 janvier.—Inspection du second croisement à l'ouest de la station d'Essex connu sous le nom de rue Thomas, sur la ligne du chemin de fer Michigan-Central.

13 janvier.—Inspection du passage de ferme de Herbert Dynes, sur la ligne du chemin de fer *Hamilton Radial,* immédiatement à l'est de Burlington, Ont.

13 janvier.—Inspection du croisement de la rue Pembina, Winnipeg, quant à la protection par le signaleur.

14 janvier.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à la jonction de Toronto, entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et le chemin de fer Grand-Tronc. Tronc.

14 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique à la rue Elizabeth, Jonction de Toronto, sur le chemin de fer Pacifique-Canadien.

14 janvier.—Inspection du croisement de la rue Yonge, dans la ville de Toronto, Ont., par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

15 janvier.—Inspection du croisement de la rue Richmond du chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de London, Ont.

20 janvier.—Inspection du croisement de la rue Hugh, dans la ville d'Arnprior, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

20 janvier.—Inspection du croisement de la rue principale, dans le village de Carp, Ont., par le chemin de fer Grand-Tronc.

20 janvier.—Inspection de l'embranchement de Montmorency du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, pour l'exploitation.

21 janvier.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à la jonction de Saint-Polycarpe, au croisement du chemin de fer Grand-Tronc par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

22 janvier.—Inspection à la suite de l'accident à la rivière des Espagnols, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

23 janvier.—Inspection du croisement de la voie publique par le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans la ville de Hull, P.Q.

27 janvier.—Inspection du croisement de la rue principale par le chemin de fer Grand-Tronc, dans Ottawa-Est, Ont.

27 janvier.—Inspection du croisement par le chemin de fer Grand-Tronc de la promenade sur le canal dans Ottawa-Est, Ont.

2 février.—Inspection du système d'enclenchement, à l'endroit où la voie double du chemin de fer Grande-Vallée traverse le Grand-Tronc, sur la rue Colborne, dans la ville de Brantford, Ont.

3 février.—Inspection du croisement de la voie publique à un mille et demi au nord de Maple, par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc.

3 février.—Inspection du croisement de l'avenue Royce, Toronto, par la voie du chemin de fer Grand-Tronc, division Nord.

3 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les concessions 1 et 2, township de King, par le chemin de fer Grand-Tronc, au mille 26.64.

3 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 25 et 26, township d'Albion, par le chemin de fer Grand-Tronc, au mille 59.

3 février.—Inspection du second croisement de la voie publique au sud de la station de Milton, sur la ligne de la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc.

3 février.—Inspection du croisement de la vooie publique par le chemin de fer Grand-Tronc, immédiatement au sud de la station de Concord, au mille 14.

3 février.—Inspection du croisement de la rue Yonge, à 1.15 mille au sud d'Aurora, par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc, au mille 28.66.

3 février.—Inspection du croisement de la voie publique par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc, à trois quarts de mille à peu près au sud de la station de Beeton, Ont.

3 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les concessions 4 et 5, township de Tecumseh, par le chemin de fer Grand-Tronc, au mille 67.

3 février.—Inspection de croisement de la voie publique entre les concessions 1 et 2, township de Tecumseh, par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc.

3 février.—Inspection du premier croisement de la voie publique au sud de la station de Bradford, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, au mille 40.

3 février.—Inspection du premier croisement de la voie publique au nord de Newmarket, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

4 février.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Alexandria, Ont.

4 février.—Inspection des appareils d'enclenchement à l'endroit où la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien croise la voie du chemin de fer Grand-Tronc, immédiatement à l'est de la station de Drumbo, Ont.

5 février.—Inspection pour l'exploitation de la voie de service des manufactures des chemins de fer Pacifique-Canadien et Canadian-Northern-Ontario, dans la ville de Parry-Sound.

5 février.—Inspection du croisement de la voie publique du chemin de fer Grand-Tronc, à l'avenue de la Grande-Ile, Valleyfield, P.Q.

5 février.—Inspection du croisement de la voie publique du chemin de fer du Grand-Tronc, à la jonction de Lacolle, P.Q.

6 février.—Inspection des ponts dans la section de Newport du chemin de fer Pacifique-Canadien.

7 février.—Inspection des ponts dans la division de Farnham du chemin de fer Pacifique-Canadien.

7 février.—Inspection des croisements de rues sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dans les villes de Winnipeg et de Saint-Boniface.

7 février.—Dossier 13187. Inspection du chemin de fer Pacifique-Canadien, pont de la voie souterraine de l'avenue Higgins, Winnipeg, Manitoba.

8 février.—Inspection des ponts de l'embranchement de Drummondville et de la section de Mégantic du chemin de fer Pacifique-Canadien.

8 février.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, connu sous le nom de croisement de Pearce, à une couple de milles à l'ouest de Richmond, P.Q.

11 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 2 et 3, concession 4, township de Scarboro, comté d'York, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

15 février.—Inspection du croisement de la rue Piercy, sur le chemin de fer Grand-Tronc, à 3½ milles au nord de Fergus, Ont.

15 février.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à un mille et demi à l'est de Dorchester, Ont.

17 février.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à Oakville, Ont.

17 février.—Inspection de croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à un mille au nord de Mount-Forest, Ont.

17 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les concessions 2 et 3, township de Hope, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

17 février.—Inspection du croisement des voies publiques dans le township de Hope, Ont., par le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

17 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 8 et 9, concession 3, township de Hope, Ont., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

17 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les concessions 3 et 4, township de Hope, Ont., sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

17 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 12 et 13, township de Hope, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

18 février.—Inspection pour l'exploitation de la ligne d'embranchement du chemin de fer Canadian-Northern, de Dalmeny à Laird, une distance de 28 milles.

18 février.—Dossier 3418.6. Inspection du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, sur la rivière Red-Deer, section d'Edmonton, au mille 94.0.

19 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les lots 10 et 11, concession 3, township de Hope, sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien.

19 février.—Inspection de croisement de la voie publique sur le lot 3, concession 2, township de Hope, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

19 février.—Inspection du croisement du chemin Eramosa et du chemin du pont de Allen par le chemin de fer Pacifique-Canadien à Guelph, Ont.

19 février.—Inspection de croisement de la voie publique sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, à 2½ milles à l'ouest d'Acton-Ouest, Ont.

19 février.—Dossier 7704.1. Inspection de la voie souterraine à la première rue à l'ouest, et de la voie souterraine à la deuxième rue à l'est, Calgary.

19 février.—Dossier 5135.3. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 8.2 et 38.3, section de McLeod.

19 février.—Inspection pour l'exploitation de la ligne d'embranchement du chemin de fer Pacifique-Canadien, à partir de Langdon en allant au nord, sur la ligne mère, jusqu'à Acme, une distance de 38.5 milles.

20 février.—Dossier 3422.11. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 1.7 et 93.9, section de Shuswap.

21 février.—Dossier 7706.5. Inspection du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien, au mille 31.2, section des Cascades.

22 février.—Dossier 6780.1. Inspection du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien au-dessus du débarcadère, ville de Vancouver, C.-B.

22 février.—Dossier 12822. Inspection du chemin de fer V. V. & E. à l'endroit où est survenu un accident entre Burnaby et Sapperton à Kilby-Creek.

22 février.—Dossier 12377. Inspection du passage de ferme sur la propriété de Eric Anderson, sur le chemin de fer V. V. & E. (T. N. R.), à l'ouest de Cloverdale, C.-B.

22 février.—Inspection de l'appareil d'enclenchement à l'endroit où le chemin de fer V. V. & E, croise celui du Pacifique-Canadien à Fraser-Mills, près de New-Westminster, C.-B.

22 février.—Inspection du croisement du chemin de Danforth par la voie simple du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du croisement de rue et des mesures de protection adoptées à l'avenue Columbia, et du croisement conduisant au passage d'eau de Vancouver-Nord, Vancouver.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique, à 2½ milles à l'est de Stouffville, Ont., par la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection de la ligne de la *Leeds and Grenville Independent Telephone Co.*, à l'endroit où elle croise le chemin de fer Pacifique-Canadien, à Spencerville, Ont.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'ouest de la station de Grass-Hill, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du second croisement au nord de Port-Perry, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'ouest de la station de Mariposé, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'ouest de la station d'Uxbridge sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22. février.—Inspection du premier croisement à l'ouest de la jonction de Manilla, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique entre les concessions 3 et 4, township de Ops, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, à deux milles à l'ouest de Lindsay, Ont.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique à un quart de mille à l'est de Brooklin, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

22 février.—Inspection du croisement de la voie publique à 2½ milles à l'est de Stouffville, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique à un mille au sud de Craigleith, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique à un mille au sud de Caldwell, Ont., sur le chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement immédiatement au sud de la station de Bracebridge, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique à un mille et demi au sud de Huntsville, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc, au mille 144.75.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement au nord de la station de Goodwood, Ont.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement au nord de la station d'Utterson, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement au nord de la station de Sunbridge, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement au sud de la station de la Jonction de Nipissingue, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement de la voie publique immédiatement à l'est de la station de Tanners, sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

23 février.—Inspection du croisement du chemin de fer Grand-Tronc, sur le lot 29, concession 4, township de Ferris, Ont.

24 février.—Inspection du croisement de la voie publique par le chemin de fer Pacifique-Canadien, sur le lot 8, concession 11, township de Ferris, Ont.

24 février.—Dossier 6407.7. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 8.4, 9.6, 73.4, et 101.2, section de Swift-Current.

24 février.—Dossier 3438.13. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 33.9, 35.8, 61.5, 86.4, 118.0, 121.3, 122.5, 128.8, et 130.7.

25 février.—Dossier 3439.7. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 23.6, 73.1 et 108.4, section de Laggan.

25 février.—Dossier 3416.11. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien, aux milles 25.2, 79.4, 85.5, 106.4 et 115.4, section des Montagnes, division du Pacifique, 1er, 2ième, 3ième et 4ième croisements au-dessus de la rivière Kicking-Horse.

28 février.—Inspection du croisement de la voie publique, township de Scarboro, comté d'York, à la section 667-75, sur le chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

28 février.—Inspection du croisement de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, à l'avenue Saint-Clair, Toronto, Ont.

3 mars.—Inspection des cours du chemin de fer Grand-Tronc à la Pointe-Saint-Charles, Qué.

5 mars.—Inspection pour l'exploitation d'une partie du chemin de fer Pacifique-Canadien, embranchement Lacombe, à partir de Stettler, mille 49.6, jusqu'à Castor, mille 84.6, une distance de 35.0 milles.

7 mars.—Dossier 5678.2. Inspection du pont du chemin de fer Pacifique-Canadien au mille 63.08, section de Broadview.

7 mars.—Dossier 7724.8. Inspection des ponts du chemin de fer Pacifique-Canadien aux milles 3.8 et 127.4, section de Moosejaw, division de l'Ouest.

8 mars.—Inspection du croisement de la 11ème avenue au-dessus des voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Moosejaw, Sask., et les mesures de protection adoptées au sujet de l'état dangereux des croisements.

9 mars.—Inspection des croisements de la voie publique sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans le village de Port-Crédit, Ont.

9 mars.—Inspection pour l'exploitation de la nouvelle seconde voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, entre Dalhousie-Mills et Avonmore, aux milles 48.6 et 48.8.

11 mars.—Inspection des mesures prises pour protéger les croisements dangereux de la rue Principale, sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien, à Kenora, Ont.

17 mars.—Inspection de la ligne du chemin de fer *Montreal Park and Island,* pour exploitaion, à partir de l'angle de l'avenue du Plateau et de la rue Sherbrooke jusqu'à Montréal-Ouest, ville de Montréal.

17 mars.—Inspection pour l'exploitation de la ligne du chemin de fer *Montreal Park and Island* de Henderson à Saint-Vincent, une distance de près de trois milles.

23 mars.—Inspection du croisement de la voie publique connue sous le nom de chemin Brock, entre les lots 18 et 19, concession 4, township de Pickering, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

23 mars.—Inspection du croisement de la voie publique connue sous le nom de chemin Kinsale, entre les lots 2 et 3, concession 5, township de Pickering, sur la ligne du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario.

29 mars.—Inspection des croisements de la voie publique détournée sur le chemin de fer Grand-Tronc, entre les milles 627 et 672, près de Wainwright, Alta.

29 mars.—Inspection du drainage sur la ferme de Jules Marcotte à Bainsville, Ont., sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc.

ANNEXE F.

RAPPORT DU CHEF DE L'EXPLOITATION DE LA COMMISSION.

15 avril 1910.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport de la division de l'exploitation, indiquant le nombre de personnes tuées et blessées dans des accidents de convois au cours de la période commençant le 1er avril 1909 et finissant le 31 mars 1910, tel qu'il appert dans les relevés fournis par les compagnies de chemins de fer, conformément à la loi des chemins de fer, et donnant aussi un résumé du travail fait par les inspecteurs relativement au matériel et à l'exploitation des chemins de fer partout au Canada.

456 personnes ont été tuées et 1,123 blessées durant la période mentionnée cidessus. Elles sont classées de la manière suivante:—

	Tués.	Blessés.
Voyageurs	51	211
Employés	194	745
Autres	211	167
	456	1,123

Dans 282 de ces cas, les inspecteurs ont fait des enquêtes, et leurs rapports à ce sujet ont été envoyés à la Commission.

Les inspecteurs ont également fait des inspections générales du matériel d'exploitation, des stations, et des croisements sur tous les chemin de fer placés sous la juridiction de la Commission.

Votre dévoué,

A. J. NIXON,
Chef de l'exploitation.

A. D. CARTWRIGHT,
Secrétaire, Commission des Chemins de fer.

BUREAU DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER POUR LE CANADA

RELEVE du nombre des personnes tuées et blessées sur les divers chemins de fer en Canada durant l'exercice finissant le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs		Employés		Autres personnes.		Total	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tuées	Blessées	Tués	Blessés
Chemin de fer Grand-Tronc	2	37	25	178	77	72	104	287
" " Pacifique-Canadien	46	128	103	128	108	55	257	311
" " Canadian-Northern	1	20	14	226	5	16	20	262
" " Michigan-Central	1	20	12	158	10	8	23	177
" " Canadian-Northern.Québec	1		1	15	4	3	6	18
" " Père-Marquette			2		1		3	
" " Québec, Montréal et Sud			1	3			1	3
" " Toronto, Hamilton et Buffalo			2	1			2	1
" " N.-Y. et Ottawa, O. et N. Y.					1		1	
" " Great Northern		4	6	7			6	11
" " Niagara, Ste-Catherine et Toronto					1	1	1	1
" " Montreal Terminal					1	1	1	1
" " du Parc de l'ile de Montréal						1		1
" " Dominion-Atlantic		1				2		3
" " Oshawa						1		1
Compagnie de Chemin de fer et de Navigation Vancouver, Victoria et de l'Est			24	16			24	16
Chemin de fer Windsor, Essex and Lake Shore Rapid					1		1	
Chemin de fer Canadian-Northern-Ontario			3	2	1	2	4	4
" " Wabash				6		1		7
" " Esquimalt et Nanaïmo			1			1	1	1
" " Vermont-Central		10		5				15
" " Electrique de Brantford et Hamilton						3		3
" " Hereford					1		1	
	51	211	194	745	211	167	456	1,123

Etat indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Déraillement		Tamponnement par l'avant		Voyageant sans autorisation.		Travaillant au garage.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	......	12	2	9	1	1	1	2
Pacifique-Canadien	50	88	5	18	6	6	3	3
Canadian-Northern	1	9	1	6	......	......	......	......
Michigan-Central	......	1	......	1	......	......	......	......
Canadian-Northern-Québec	......	1	......	1	......	......	......	......
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	1	1	......	......	......	......	......	......
New-York et Ottawa, O. et N. Y.	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	4	10	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montréal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Compagnie de Chemin de fer et de Navigation Vancouver, Victoria et de l'Est	23	16	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern-Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	15	......	......	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrique, Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......
Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......
	79	153	8	35	7	7	5	5

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Sur les wagons.		Passage à niveau.		Tombé des wagons de marchandises		En traversant la voie.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	......	......	14	24	3	19	24	28
Pacifique-Canadien	......	......	19	18	5	3	45	15
Canadian-Northern	......	......	......	5	1	6	2	4
Michigan-Central	......	1	3	4	......	2	4	1
Canadian-Northern-Québec	......	......	2	......	......	2	1	2
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	1	......	......	......
New-York et Ottawa, O et N.-Y.	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	1	1
Montrael Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montreal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	1	......	......	......	1
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de fer et N.	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	1	......	......	......	......	......
Canadian-Northern-Ontario	......	......	......	......	......	......	1	2
Wabash	......	......	......	1	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	1
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......
Chemin de fer Electrique Brantford et Hamilton	......	......	......	3	......	......	......	......
Compagnie de ch. de fer de Hereford	......	......	......	......	......	......	1	......
	......	1	39	56	10	32	79	55

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Cadavres trouvés sur la voie ou sur les ponts.		En aiguillant		Culbute avec wagonnet.		Mort sur le train. Cause naturelle.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	33	......	5	22	......	......	......	......
Pacifique-Canadien	24	......	6	16	2	......	1	......
Canadian-Northern	2	......	2	19	......	1	......	......
Michigan-Central	1	......	......	9	......	......	......	......
Canadian-Northern-Québec	......	......	1	5	......	......	......	......
Père-Marquette	1	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	1	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......
New-York et Ottawa, O. et N.-Y.	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montréal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de fer et N.	......	......	......	......	......	......	......	......
Compagnie de chemin de fer Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern-Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	1	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrique de Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......
Compagnie de ch. de fer de Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......
	62	......	14	72	2	1	1	......

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Travaillant sous les wagons.		Frappé en regardant en dehors du wagon.		Suicide.		Frappés par levier d'aiguille.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	......	1	......	......	......	......	......	4
Pacifique-Canadien	......	2	1	......	2	......	......	......
Canadian-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Michigan-Central	......	......	......	......	......	......	1	......
Canadian-Northern Québec	......	......	......	......	......	......	......	......
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......
New-York et Ottawa, O. et N.-Y.	......	......	......	......	1	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montréal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de f. et N.	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrique de Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......
Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......
	......	3	1	......	3	......	1	4

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	En attelant ou en dételant.		Tombé du train de voyageurs.		Travaillant sur la voie.		Travaillant sur un pont.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	1	10		2	1	3		1
Pacifique-Canadien	2	5	1	4	4	1		2
Canadian-Northern	2	11		2		4		
Michigan-Central	2	3	1		2	12		
Canadian-Northern Québec		4						
Père-Marquette					1			
Québec, Montréal et Sud		1						
Toronto, Hamilton et Buffalo								
New-York et Ottawa, O. et N.-Y								
Great-Northern						1		
Niagara, Ste-Catherine et Toronto								
Montreal Terminal								
Parc et l'ile de Montréal								
Dominion-Atlantic								
Oshawa								
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de f. et N.								
Windsor, Essex et Lake-Shore								
Canadian-Northern Ontario								
Wabash								
Esquimalt et Nanaimo								
Vermont-Central								
Electrique de Brantford et Hamilton								
Hereford								
	7	34	2	8	8	21		3

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Tamponnement d'arrière.		Tamponnement de tramway et wagon.		En essayant de monter sur le train en marche.		Echelles latérales.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc		6		2	4	16		6
Pacifique-Canadien	1	2			11	13		
Canadian-Northern		2			1	3		
Michigan-Central						4		
Canadien-Northern Québec					1			
Père-Marquette					1			
Québec, Montréal et Sud								
Toronto, Hamilton et Buffalo								
New-York et Ottawa, O. et N.-Y								
Great-Northern								
Niagara, Ste-Catherine et Toronto								
Montreal Terminal								
Parc et l'ile de Montréal								
Dominion-Atlantic								
Oshawa								
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de f. et N.								
Windsor, Essex et Lake-Shore								
Canadian-Northern Ontario								
Wabash								
Esquimalt et Nanaïmo								
Vermont-Central								
Electrique de Brantford et Hamilton								
Hereford								
	0	10		2	18	36		6

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 20c

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Tombé entre les wagons en marchant sur les toits des wagons.		Tombé du train des ouvriers		Tombé d'un wagonnet.		Tamponnement avec wagonsarrêtés sur voies ou dans les cours	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	1	4	......	......	1	1	......	6
Pacifique-Canadien	2	......	1	......	1	1	2	3
Canadian-Northern	......	1	......	......	......	..	......	......
Michigan-Central	......	2	......	......	......	1	......	......
Canadian-Northern Québec	......	......	......	......	......	......	......	......
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......
Ottawa et New-York, N.-Y et O	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montréal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	......
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et de l Est, ch. de f. et N.	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrique de Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......
Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......
	3	7	1	......	2	8	2	9

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du Chemin de Fer.	En construction.		Travaillant sous locomotive.		Explosion de locomotive.		En sautant du train en marche.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	......	......	......	1	......	3	1	10
Pacifique-Canadien	......	......	......	2	......	2	6	8
Canadian-Northern	......	6	......	2	......	......	2	5
Michigan-Central	......	......	......	......	......	......	1	6
Canadian-Northern Québec	......	......	......	......	......	......	......	......
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	......	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	......	......	......	......	......	......
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	......	......
Ottawa et New-York, N.-Y et O	......	......	......	......	......	......	......	......
Great-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	......	......
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	......	......	......
Parc et l'ile de Montréal	......	......	......	......	......	......	......	......
Dominion-Atlantic	......	......	......	......	......	......	......	1
Oshawa	......	......	......	......	......	......	......	......
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de f. et N.	......	......	......	......	......	......	......	......
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	......	......
Canadian-Northern Ontario	1	1	......	......	......	......	......	......
Wabash	......	......	......	......	......	......	......	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	......	......
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	......
Electrique de Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	......
Hereford	......	......	......	......	......	......	......	......
	1	7	......	5	......	5	10	30

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Affouillement		Voyageant sur chasse-pierres.		Electrocuté.		Travaillant sur les wagons et locomotives.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	1		1	2	1			2
Pacifique-Canadien								
Canadian Northern								4
Michigan Central				1				1
Canadian Northern Québec								
Père-Marquette								
Québec, Montréal et Sud								
Toronto, Hamilton et Buffalo								
Ottawa et New-York, N.-Y. et O								
Great-Northern								
Niagara, Ste-Catherine et Toronto								
Montreal Terminal					1			
Parc et L'ile de Montréal								
Dominion-Atlanti								
Oshawa								
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de fer et N								
Windsor, Essex et Lake-Shore								
Canadian-Northern, Ontario								
Wabash								1
Esquimalt et Nanaïmo								
Vermont Central								
Electrique de Brantford et Hamilton								
Hereford								
	1		1	3	2			8

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Pont à tablier inférieur.		Tombé du tender en essayant de déplacer un tuyau d'eau.		Travaillant dans l'atelier.		Tombé d'un pont ou d'un viaduc.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc		1		5				1
Pacifique-Canadien		1			3	15	2	
Canadian-Northern		1		1		59	2	1
Michigan-Central						65		
Canadian-Northern, Québec								
Père-Marquette								
Québec, Montréal et Sud								
Toronto, Hamilton et Buffalo								
Ottawa et New-York, N.-Y. et O								
Great-Northern								
Niagara, Ste-Catherine et Toronto								
Montreal Terminal								
Parc et L'ile de Montréal								
Dominion-Atlanti								
Oshawa								
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de fer et N								
Canadian-Northern, Ontario								
Wabash								
Windsor, Essex et Lake-Shore								
Esquimalt et Nanaïmo								
Vermont-Central								
Electrique de Brantford et Hamilton								
Hereford								
		3		6	3	139	3	2

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nom du chemin de fer.	Frappé par tuyau d'eau pendant la marche.		Renversé par aiguille ouverte.		Non classés.		Totaux.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
	T.	B.	T.	B.	T.	B.	T.	B.
Grand-Tronc	......	1	......	1	9	81	104	287
Pacifique-Canadien	......	......	1	4	51	79	257	311
Canadian-Northern	......	......	......	......	5	105	20	262
Michigan-Central	......	......	......	......	7	63	23	177
Canadian-Northern, Québec	......	......	......	......	1	3	6	18
Père-Marquette	......	......	......	......	......	......	3	......
Québec, Montréal et Sud	......	......	1	1	......	......	1	3
Toronto, Hamilton et Buffalo	......	......	......	......	......	......	2	1
Ottawa et New-York, N.-Y. et O.	......	......	......	......	......	......	1	......
Great-Northern	......	......	2	......	......	......	6	11
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	......	......	......	......	......	......	1	1
Montreal Terminal	......	......	......	......	......	1	1	1
Parc et L'ile de Montréal	......	......	......	......	......	1	......	1
Dominion-Atlanti	......	......	......	......	......	......	......	3
Oshawa	......	......	......	......	......	1	......	1
Vancouver, Victoria et de l'Est, ch. de fer et N.	......	......	......	......	1	......	24	16
Canadian-Northren, Ontario	......	......	......	......	2	1	4	4
Wabash	......	......	......	......	......	5	......	7
Windsor, Essex et Lake-Shore	......	......	......	......	......	......	1	......
Esquimalt et Nanaïmo	......	......	......	......	......	......	1	1
Vermont-Central	......	......	......	......	......	......	......	15
Electrique de Brantford et Hamilton	......	......	......	......	......	......	......	3
Hereford	......	......	......	......	......	......	1	....
	......	1	4	6	76	340	456	1123

ETAT indiquant la nature des accidents arrivés sur les différentes lignes de chemins de fer du Canada, durant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Nature de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Déraillement	37	103	42	50	......	......	79	152
Tamponnement par l'avant	......	16	8	19	......	......	8	35
Voyageant sans permis	......	......	......	......	7	7	7	7
En travaillant à former les trains	......	......	5	5	......	......	5	5
Voyageant sur trains	......	......	......	......	......	1	......	1
Passage à niveau	......	......	......	......	39	56	39	56
Tombant d'un train de marchandises	......	......	10	32	......	......	10	32
Traversant la voie illicitement	......	......	......	......	79	55	79	55
Trouvé mort sur la voie ou sur un pont	3	......	7	......	52	......	62	......
En aiguillant	......	3	13	67	1	2	14	72
Culbute d'un wagonnet	......	......	2	1	......	......	2	1
Mort sur le train, cause naturelle	1	......	......	......	......	......	1	......
Travaillant sous les wagons	......	......	......	3	......	......	......	3
Frappé en regardant hors du pavillon de la locomotive	......	......	1	......	......	......	1	......
Suicide	......	......	......	......	3	......	3	......
Frappé par levier de l'aiguille	......	......	1	4	......	......	1	4
Ajustant barres d'attelage, attelant et dételant	......	......	7	34	......	......	7	34
Voyageurs tombant de trains	2	8	......	......	......	......	2	8
Travaillant sur la voie	......	......	8	21	......	......	8	21
Travaillant sur un pont	......	......	......	3	......	......	......	3
Tamponnement d'arrière	......	2	1	8	......	......	1	10
Tamponnement entre tramway et train	......	1	......	1	......	......	......	2
Essayant de monter sur un train en mouvement	4	11	5	11	9	14	18	36
Echelles latérales	......	......	......	6	......	......	......	6
Tombé entre wagons, marchant sur le toit de wagons en marche	......	......	3	7	......	......	3	7
Tombé d'un train	......	......	1	......	......	......	1	......
Tombé d'un wagonnet	......	......	2	8	......	......	2	8
Tamponnement avec wagons mal placés ou dans la cour	......	2	2	6	......	1	2	9
Sous construction	......	......	1	7	......	......	1	7
Travaillant sous locomotive	......	......	......	5	......	......	......	5
Explosion de locomotive	......	......	......	5	......	......	......	5
Sautant d'un train en marche	1	12	6	12	3	6	10	30
Affouillement	......	......	1	......	......	......	1	......
Voyageant sur le chasse-pierre	......	......	1	3	......	......	1	3
Electrocuté	......	......	1	......	1	......	2	......
Travaillant sur wagons et locomotives	......	......	......	8	......	......	......	8
Ponts à tablier inférieur	......	......	......	3	......	......	......	3
Tombé du tender en essayant de dégager tuyau d'eau	......	......	......	6	......	......	......	6
Travaillant à l'atelier	......	......	3	139	......	......	3	139
Tombant d'un pont ou d'un viaduc	1	......	2	2	......	......	3	2
Frappé par tuyau d'eau, le train étant en mouvement	......	......	......	1	......	......	......	1
Train entrant sur aiguille ouverte	......	......	3	6	1	......	4	6
Causes indéterminées	2	53	58	262	16	25	76	340
Totaux	51	211	194	745	211	167	456	1,123

Relevé comparatif des personnes tuées et blessées entre l'année close le 31 mars 1909 et l'année close le 31 mars 1910.

——	Voyageurs		Employés.		Autres personnes.		Totaux.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Année close le 31 mars 1909	26	227	191	769	231	205	448	1,201
Année close le 31 mars 1910	51	211	194	745	211	167	456	1,123
Augmentation sur 1909	25	......	3	......	......	......	8	......
Diminution sur 1909	......	16	......	24	20	38	......	78

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 20c

Releve comparatif du nombre de personnes tuées ou blessées durant l'année finissant le 31 mars 1908 et l'année finissant le 31 mars 1909, sur chaque chemin de fer séparément.

Nom du chemin de fer.	1909		1910		1910			
					Augmentation.		Diminution.	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Grand-Tronc	127	462	104	287			23	175
Pacique-Canadien	251	289	257	311	6	22		
Canadian-Northern	16	195	20	262	4	67		
" Ontario	1	2	4	4	3	2		
" Québec	2	1	6	18	4	17		
Michigan-Central	18	152	23	177	5	25		
Wabash	3	25		7			3	18
Toronto, Hamilton et Buffalo	1		2	1	1	1		
Vermont-Central	1	1		15		14	1	
Dominion-Atlantic	2	3		3			2	
Great-Northern	1		6	11	5	11		
Québec, Montréal et Sud	1	9	1	3				6
Kingston-Pembroke		3						3
Parc et Ile de Montréal	1	1		1			1	11
Baie-de-Quinté	1						1	
Michigan-Central et Père-Marquette		3						3
St-Laurent et Adirondack		4						4
Grand-Tronc-Intercolonial	1	5					1	5
Windsor, Essex and Lake Shore Rapid	8	4	1				7	4
Algoma-Central	1						1	
Alberta Railway and Irrigation Co	2	1					2	1
Colombie-Britannique et Yukon		1						1
Esquimalt et Nanaïmo	1		1	1		1		
Mille-Iles		1						1
Grand-Tronc et Pacifique-Canadien	1	7					1	7
New-York et Ottawa		2	1		1			2
Canadian-Northern et G.-T.-P.		1						1
Pacifique-Canadien et New-York-Cent.		1						1
Grand-Tronc et Electrique de Toronto	1	1					1	1
Niagara, Ste-Catherine et Toronto	1		1	1		1		
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie Electric Ry	4	22					4	22
Moncton et Bouctouche	1						1	
Oxford et Moncton	1						1	
Témiscouata		1						1
Grand-Tronc et Canadian-Northern, Québec		4						4
Père-Marquette			3		3			
Montreal Terminal			1	1	1	1		
Oshawa				1		1		
Vancouver, Victoria and Eastern Ry & Navigation Co			24	16	24	16		
Compagnie de chemin électrique de Brantford et Hamilton				3		3		
Hereford			1		1			
Augmentation					58	182		
Diminution							50	260
Augmentation sur 1910					8			
Diminution sur 1910								78

TAMPONNEMENTS QUI ONT DONNE LIEU A DES ENQUETES DURANT L'ANNEE 1909-1910.

Numéro du dossier.	Date du rapport.	Date de l'accidedt.	Nom du chemin de	Lieu de l'accident.	Tués.	Blessés.	Cause de l'accident.
N° 950	1909 1 avril	1909 27 mars	Pacifique-Canadien	Switzer-Junction	....	....	Tamponn. par l'avant. Le mécanicien pensant la voie libre n'a pas arrêté. Il ne pouvait rien voir à cause de la neige.
951 / 4511	1 "	27 "	Pacifique-Canadien	Grandon, 1¼ m. ouest de	3	2	Tamponnement par l'avant. Conducteur négligea de transmettre aux serre-freins ordres disant prendre la voie nord. Serre-frein ouvrit l'aiguille de voie nord et la collision eut lieu entre la locomotive supplémentaire 2602 et le train de voyageurs.
955 / 4512	14 "	26 "	Grand-Tronc	Bowmanville	....	1	Tamponnement. La locomotive et le fourgon ont donné sur la ligne principale vers l'ouest qui n'était pas protégée.
957 / 4479	16 "	18 "	Pacifique-Canadien	Adamsville, 1 m. est de	2	....	Collision d'avant. Négligence du préposé à l'expédition des trains à Farnham, qui n'a pas fait signer l'ordre au conducteur de la locomotive supplémentaire 1661, avant de faire avancer la locomotive 1639 de Brigham-Junction.
964 / 4530	6 mai	9 avril	Pacifique-Canadien	Tweed, près	....	2	Collision par l'avant. Le télégraphiste u reçu l'ordre du second N° 5 après son passage.
975 / 4642	20 mai	92 "	Québec, Montréal&S	Iberville,. Jonction	1	2	Aiguille conduisant de la ligne principale à la remise des locomotives mal placée; mécanicien n'a pas pu voir la position de l'aiguille avant d'être assez près pour apercevoir le rail du milieu du croisement. Collision entre wagon à marchandises et locomotive.
976 / 4680	29 "	13 mai	Grand-Tronc	Prescott, Ont.	....	2	Collision par l'arrière; train de marchandises pas convenablement protégé par le signaleur ainsi que l'exige le code relatif aux règlements de la compagnie.
977 / 464[illegible]	29 "	10 "	Pacifique-Canadien	Cour de Goderich	...	3	Collision.—N° 91 tamponne locomotive 839, aiguille était ouverte sur ligne principale. Négligence de la part du mécanicien du train N° 91 d'exécuter les instructions du conducteur qui signalait N° 91.
999 / 4706	12 juin	12 "	Grand-Tronc	Paris-Junction	....	3	Collision par l'arrière.—Négligence de la part du mécanicien de locomotive 976 d'observer les signaux et de commander son train approchant de Paris-Jonction.

1020 4754	23 juin	10 juin	Great-Northern....	Burnaby, C.B., ½ m. nord de	3	8	Collision par l'avant.—Négligence de la part du train mixte N° 397 de prendre la voie latérale de Burrard et d'attendre l'arrivée du train 274. Burrard est à deux milles au nord du point où la collision s'est produite
1021 4756	28 "	9 "	Pacifique-Canadien.	Pont de la rivière St-Maurice, près Trois-Rivières, Qué.	1	5	Collision par l'avant.—L'équipe du train de pélerinage supplémentaire N° 556 et le télégraphiste de la Jonction des Piles ont négligé le train N° 103.
1023 4745	29 "	31 mai	Pacifique-Canadien.	Hoban, Ont..............	1	4	Collision.—Négligence du conducteur de la locomotive de travail supplémentaire N° 1621 d'ouvrir l'aiguille sur la voie principale ou de voir à ce que son train fut convenablement protégé avant l'arrivée du train de voyageurs N° 2.
1024 4758	29 "	9 juin	Pacifique-Canadien.	Mille 49, près Carry, section de White-River.	1	3	Collision par l'avant.—Locomotive supplémentaire 1713, allant vers l'ouest, frappa la locomotive 1714 allant vers l'est, par suite de malentendu entre équipes des trains.
1038 4857	12 juillet	30 "	Pacifique-Canadien.	Mille 30½, section d'Ignace.	1	....	Collision.—Serre-frein de locomotive de train 670, portant des traverses, négligea de signaler locomotive supplémentaire N° 725; les deux trains reculaient.
1056 4885	18 août	23 juillet	Grand-Tronc.......	Hepworth................	....	1	Collision.—Train mixte N° 59 tamponné dans la gare. négligence de la part du mécanicien et du conducteur, qui n'ont pas apporté assez d'attention en consultant l'indicateur. Les locomotives supplémentaires Nord 334 et 485, accouplées, ont tamponné à Hepworth le train mixte N° 59, deux minutes avant le départ du train N° 59. C'était aussi une violation du bloc system de quitter Parkdale-Junction avant l'heure du départ du train 59 à Hepworth.
1068 4887	7 sept.	23 "	Pacifique-Canadien..	Coldnell................	1	....	Collision.—Train de travail supplémentaire 1695 frappe N° 122. Négligence de la part du mécanicien et du conducteur du train N° 122 d'envoyer le signaleur protéger le train.
1085 5138	22 "	9 sept.	Pacifique-Canadien.	Cour de Monklands	1	....	Collision.—Le train de travail supp. 1565 traversant la cour à trop grande vitesse a tamponné wagon vide à ballast placé sur une voie latérale.
1100 5129	28 "	23 août	Grand-Tronc.......	Cour de London, Ont	....	2	Collision.—En aiguillant train N° 418 les wagons ont déraillé sur la ligne principale en arrière du train de voyageurs du Père-Marquette, qui, revenait de la gare du Grand-Tronc, l'a tamponné.
1108 5154	8 oct.	15 sept.	Pacifique-Canadien..	Chesterville, Ont.........	....	2	Collision.—Très mauvais état des freins du train de travail N° 1572, et manque de jugement dont a fait preuve le mécanicien, qui aurait dû être maître de son train en approchant du poteau d'entrée de la gare.
1124 5240	8 "	2 oct.	Canadian-Northern.	M. 162, section de rivière La-Pluie, Banning.	2	1	Collision d'avant.—Après avoir reçu l'ordre d'avancer sur Banning contre 5 supplémentaires à destination de l'ouest, locomotive supplémentaire 232 dégagea la voie de garage à La Seine que l'on avait laissée libre pour le N° 97 et les cinq supplémentaires. L'ordre de laisser passer le N° 97 à La Seine n'avait pas été retiré, mais il fut négligé et le 97 fut tamponné près de Banning.

TAMPONNEMENTS QUI ONT DONNE LIEU A DES ENQUETES DURANT L'ANNEE 1909-1910—Suite.

Numéro du dossier	Date du rapport	Date de l'accident	Nom du chemin de fer	Lieu de l'accident	Tués	Blessés	Cause de l'accident
N° 1136 / 5395	1909 3 nov.	1909 24 oct.	Pacifique-Canadien	Ouest de Hosner, C.B., M. 30. sec. de Cranbrook.	1	1	Collision.—Trois wagons et un fourgon du N° 1316 supplémentaire avaient été laissés dans la cour de Miche pendant que la locomotive prenait sa provision d'eau. Fuite d'air dans les freins et les wagons se mirent en mouvement, allant tamponner train supplémentaire 1434 à destination de l'est. Frein à main non appliqué
1138 / 5309	10 "	4 "	Grand-Tronc	Utterson, Ont.	....	1	Collision par l'avant.—Mécanicien de locomotive 816 allant vers nord oublia son ordre de croiser train marchandises allant vers le sud. Celui-ci avait tous les droits et attendait sur la ligne principale. Le train allant au nord aurait dû s'arrêter à l'extrémité nord de la cour pour reculer sur la voie d'évitement.
1148 / 5338	12 "	16 "	Pacifique-Canadien	Chillon, Man.	1	....	Collision.—Aiguille mal placée.
1152 / 5265	16 "	12 "	Grand-Tronc	Coaticook, Qué.	1	1	Collision.—Négligence du serre-frein, qui n'a pas fermé l'aiguille de la ligne principale après que son train (N° 84) alla se garer à l'extrémité ouest de la voie. Le No 6 arriva sur la voie ouverte et tamponna l'arrière du train 84.
1164 / 5428	10 déc.	25 nov.	Canadian-Northern.	Extrémité ouest de la cour de Saskatoon.	....	2	Collision.—N° 10, de Prince-Albert, arriva sur une aiguille mal placée et frappa plusieurs wagons qui se trouvaient sur voie d'évitement à la 23ème rue.
1165 / 5379	10 "	1er "	Grand-Tronc	Peterboro, rue Charlotte.	....	2	Collision.—Conducteur n'a pas arrêté son tramway. Le N° 14 se précipita par les barrières baissées sur le côté ouest du passage à niveau, heurtant le cylindre de la locomotive 234 du train supplémentaire allant vers l'est.
1173 / 5420	13 "	20 "	Canadian-Northern.	Brandon, Man.	....	1	Collision.—Due aux garnitures des freins d'avant; les cylindres étant défectueux et le frein d'avant de la machine 605 étant en mauvais état, le mécanicien n'a pu arrêter la machine assez tôt pour éviter de frapper les wagons.

1207 / 1910	3 janv.	30 déc.	Canadian-Northern	Winnipeg, rue Pembina	....	....	Collision.—Entre locomotive N° 306 de la Compagnie du C. N. et un tramway électrique de Winnipeg, N° 340. Due à la confusion des signaux et au fait que le signaleur n'avait aucun contrôle sur train du C. N.
1211	22 "	14 "	Grand-Tronc	Toronto, rue Bay	....	3	Collision.—Due à la négligence du signaleur, qui n'a pas suivi les règlements de la compagnie.
5555 1176 1213 / 5297	1909 4 déc.	17 oct.	Pacifique-Canadien	Jonction Jacques-Cartier	....	2	Collision.—Chemin de fer P. C. a laissé différents wagons sur voie principale du Grand-Tronc sans les protéger et sans avertir le G. T. qu'ils y étaient.
1242 / 5643	1910 23 fév.	6 janv.	Pacifique-Canadien	Winnipeg	1	....	Collision.—Locomotive 2401 allant à la rotonde a tamponné locomotive 1400 qui arrivait sur la même voie en sens inverse. Causée par la fumée des locomotives qui cachait la vue de la voie conduisant aux ateliers.
5333 / 1231	1909 8 nov.	1909 30 oct.	Pacifique-Canadien	Melville-Jct., ¼ m. au nord	....	3	Collision par l'avant.—Conducteur du N° 19 qui négligea de consulter le tableau des trains à Melville-Jonction, par lequel il aurait vu que le train 34 n'était pas encore arrivé.
5680 / 1229	1910 22 mar.	1910 26 janv.	Grand-Tronc	Windsor, Ont	....	1	Collision.—Fourgon parti sur voie principale et qui alla tamponner locomotive sur voie principale.

DERAILLEMENTS QUI ONT DONNE LIEU A DES ENQUETES DURANT L'ANNEE 1909.

Numéro du dossier	Date du rapport	Date de l'accident	Nom du chemin de fer	Lieu de l'accident.	Tués	Blessés	Cause de l'accident.
N°	1909	1909					
974 / 4633	21 mai	Mai 5	Canadian-Northern.	Mille 82, section Rossburn	....	5	Déraillement—Fourgon et wagon suivant ont déraillé.
991 / 4671	8 juin	Juin 2	Grand-Tronc.......	Phelpston ($\frac{1}{4}$ mile nord de)	....	3	Déraillement.—Les freins s'étant desserrés, le wagon N° 308615, wagon à bagage, le wagon-poste et le fumoir ont déraillé.
1002	10 juin	Juin 7	Pacifique-Canadien .	Waskaso, Alta. ($\frac{1}{4}$ mile sud)	....	3	Déraillement.—Boîte du tourillon cassée sur le tender de la locomotive N° 472.
1026 / 4775	26 juin	Juin 19	Great-Northern....	New-Westminster, C.-B....	2	....	Déraillement.—Les changements de voie n'étaient pas suffisamment fermés et assujettis sur la voie du Great-Northern.—Les signaux n'ont pas fonctionné pour le train.
1030	17 juillet	Juillet 9	Pacifique-Canadien .	Griffith, C.B. ($1\frac{1}{4}$ m. est de)	2	....	Déraillement.—Dû à la vitesse extrême.
1033 / 4868	10 juillet	Juillet 7	Pacifique-Canadien .	Innisfail ($1\frac{1}{2}$ mile nord de)	....	4	Déraillement.—Dû à la voie défectueuse.
1054 / 4876	18 août	Juillet 12	Pacifique-Canadien .	Caledon, Ont............	....	4	Déraillement.—Une pièce quelconque, soit de la bogie soit du frein, tombée sur la voie.
1109 / 5155	8 oct.	Sept. 9	Grand-Tronc.......	St-Mary's, Ont...........	....	....	Déraillement.—Semelle des roues de commande d'avant.
1144 / 5296	10 nov.	Oct. 19	Pacifique-Canadien .	North-Bay, Ont.........	....	3	Déraillement.—Aiguille de voie principale mal placée. Trois wagons ont déraillé.

1143 5294	10 nov.	16 oct.	Pacifique-Canadien	P.M. 74, près Turnbull, Ont	....	26	Déraillement.—Troupeau poussé sur la voie, un des animaux fut frappé par la locomotive, renversé contrele remblai, et traîné sous le fourgon à bagage; a fait dérailler fourgon, wagon d'émigrants, fourgon à bagage, wagon-lit et wagon de première classe.
1168 5444	10 déc.	27 nov.	Canadian Northern.	M. 129, section Saskatoon.	1	....	Déraillement.—Rail cassé par suite de la vitesse.
1181 5508	21 "	11 déc.	Canadian Northern.	Winnipeg..................	....	1	Déraillement.—Cause inconnue; locomotive a déraillé en sortant du garage.
1182 5485	21 "	8 "	Canadian Northern.	A dix poteaux à l'est du M. 16, section Neepawa.	....	1	Déraillement.—Semelle des roues de commandes de la bogie d'avant du chasse-neige.
1183 5432	21 "	28 nov.	Great-Northern	Sapperton, C.-B., près de .	22	17	Déraillement.—Ponceau de creek Kilby bloqué. Le refoulement de l'eau a affouillé le déblai, qui a dû combler le ponceau.
1200 5595	1910 22 janv.	2 janv.	Pacifique-Canadien.	Près Blandford, Ont., poteau-mille 77, section London.			
1216	7 fév.	20 "	Toronto, Hamilton et Buffalo.	Hamilton, Ont............	....	2	Déraillement.—Dû à la trop grande vitesse à laquelle une locomotive de manœuvre accouplée à trois essieux était conduite, et aux freins à air qui n'étaient pas accouplés.
1218 5599	22 janv.	5 "	Pacifique-Canadien .	Ayr, Ont., près mille 69¼, section London.	..	6	Déraillement.—Causé par quelques parties du frein du tender qui ont cédé et sont tombées sous les roues du tender.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1909	
9437 4868	10 avril..	Inspection du passage à niveau du village de Jarvis, Ont., G. T.
9437	16 nov...	Inspection du passage à niveau près du poteau mille Shephard, ouest P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille Langdon ouest, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 157, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 156, P.C.
9437	16 " ..	Inspectiou du passage à niveau près du poteau-mille 155, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 154, P.C.
9436	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 146, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 147, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près aiguille est Strathmore, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près aiguille ouest Namaka, P.C.
9437	16 " ..	Inspection du passage à niveau près aiguille ouest, Bassano, C.P.
9437	21 juillet..	Inspection du passage à niveau exactement à ¼ de mille ouest de gare Havelock, P.C.
9437	21 " ..	Inspection de trois mauvais passages à niveau environ 3 ou 4 milles ouest de gare Havelock, P.C.
9437	21 " ..	Inspection de trois passages à niveau, ½ de mille est de gare Norwood, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 9.6, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 12, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 15.4, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 14, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 16¼, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 18, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 20, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 24 (juste à l'est de), P.C.
9437	21 " ..	Inspection de quatre passages à niveau juste à l'ouest de gare Peterboro, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 27, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 39.4, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau situé au poteau-mille 40½, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de gare Pontypool, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de gare Manver, P.C.
9437	21 " ..	Inspection de passage à niveau juste à l'ouest de poteau-mille 52, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 52½, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 56½, P.C.

DOCUMENT PARLEMENTAIRE No 20c

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1909	
9437	21 juillet..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 59, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 59¼, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 61, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 62¼, F.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 65¼, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 67¾, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 69, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 70, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 71, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de gare Claremont, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau à l'est du poteau-mille 76, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 81, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau entre le premier mille de la station de Sherring à l'est du poteau-mille 85.8, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 86¾, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 89½, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau du poteau-mille 90, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau de la station Wexford, P.C.
9437	21 " ..	Inspection du passage à niveau à ¼ de mille de la station de Myrtle, P.C.
9437	21 " ..	Inspection des passages à niveau (2) à l'ouest de la station Myrtle, P.C.
9437	15 avril..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de la station de Cobourg, G.T.
9437	15 " ..	Inspection de deux mauvais passages à niveau juste à l'ouest de la gare.
9437	15 " ..	Inspection du passage à niveau d'Oshawa-Junction, G.T.
9437.20	11 fév...	Inspection des passages à niveau (4) de Berlin, sur le chemin de fer Grand-Tronc, (1) rue Aheard.
9437.29	11 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Webber, sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans la ville de Berlin.
9437.20	11 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Edward, sur le Grand-Tronc, ville de Berlin.
9437.20	11 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Waterloo, sur le Grand-Tronc, ville de Berlin.
9437.24	6 mai..	Inspection du passage à niveau de Charing Cross, sur chemin de fer Michigan-Central.
9437.25	12 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Centre, à Chatham, Ont. sur le P.C.
9437.25	12 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Wellington, à Chatham, Ont. sur le P.C.
9437.27	12 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue du Parc, à Chatham, G.T.
9437.28	6 " ..	Inspection du passage à niveau de l'avenue Columbia, C.B., P.C,.
9437.32	21 " ..	Inspection du premier passage à niveau à l'est de la station Vankleek-Hill, Ont., P.C.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1909	
9437.36	18 mai..	Inspection du passage à niveau de la place St-Henri et de la rue St-Ferdinand, St-Henri, G.T.
9437.47	29 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de la traversée oblique du Grand-Tronc et du P. C. près du poteau-mille 222, à Toronto, Ont.
9437.48	29 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de la station de Downsview, G.T.
9437.49	29 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de la gare de Concord, G.T.
9437.50	29 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'est de la gare de Maple, G.T.
9437.51	29 " ..	Inspection du passage à niveau au poteau-mille 208, G.T.
9437.53	29 " ..	Inspection des passages à niveau (2) au sud de Holland-Landing, G.T.
9437.54	29 " ..	Inspection du passage à niveau au poteau-mille 188, G.T.
9437.55	29 " ..	Inspection du passage à niveau au poteau-mille 177, G.T. (sud de gare Gilford).
9437.56	29 " ..	Inspection du passage à niveau au poteau-mille 171, G.T.
9437.57	29 " ..	Inspection du passage à niveau au sud de station Bradford, poteau-mille 40, G.T.
9437.58	29 " ..	Inspection du passage à niveau près du poteau-mille 39, G.T.
9437.59	29 " ..	Inspection du passage à niveau près ou au nord de la station de Newmarket, Ont., G.T.
9437.61	6 juillet..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de station Norval, G.T.
9437.62	7 " ..	Inspection du passage à niveau à l'intersection de la limite entre les villes de York et de Scarboro, Ont., G.T.
9437.72	28 fév..	Inspection du passage à niveau de la rue Queen, mille 20, township de Toronto, village de Streetsville, P.C.
9437.73	26 août..	Inspection du passage à niveau de Durham, Ont., P.C.
9437.74	26 " ..	Inspection de quatre passages à niveau de grandes routes dans les environs de Durham, Ont., P.C.
9437.78	28 " ..	Inspection du passage à niveau deux milles à l'est de Methven, Man., P.C.
9437 .80	21 sept...	Inspection du passage à niveau de l'avenue Dennison à Weston, près Toronto, sur P.C.
9437.81	10 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de la voie du Jockey Club, Hamilton, Ont., G.T.
9437.85	27 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Norfolk, Simcoe, Ont.
9437.86	27 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Jean, Weston, Ont., P.C.
9437.91	27 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Church, Weston, Ont., P.C.
9437.88	8 oct..	Inspection du passage à niveau du village de Colbourne (rue Welland).
9437.89	6 sept..	Inspection du passage à niveau (ouest) à Grenfell, Sask., P.C.
9437.90	27 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue King, Weston, Ont., P.C.
9437.93	23 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Jean, à trois quarts de mille au sud de Simcoe, G.T.
9437.94	8 oct..	Inspection du passage à niveau de l'avenue Wallace, Toronto-Ouest, G.T.
9437.101	16 nov..	Inspection du passage à niveau de l'avenue McCarthy conduisant à Cyrville, comté de Carleton, sur la vieille voie ferrée du St-Laurent et Ottawa.
9437.102	25 " ..	Inspection du passage à niveau de l'avenue Woodbine, entre Toronto et Little-York, G.T.
9437.103	25 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Principale, poteau-mille 102, Blind-River, Ont., P.C.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro de classement.	Date.	Passages à niveau.
	1909	
9437.126	1er déc..	Insptecion du passage à niveau de la rue Charlotte, Peterboro, Ont., Peterboro Radial Railway Company et G.T.
	1910	
9437.136	12 janv.	Inspection du passage à niveau à l'ouest de la station de Buxton, sur chemin de fer M.C.
9437.137	12 " ..	Inspection du passage à niveau immédiatement à l'est de Charing Cross, chemin de fer M.C.
9437.138	12 " ..	Inspection du passage à niveau quatre milles à l'ouest de Ridgetown, M.C.
9437.139	12 " ..	Inspection du passage à niveau un mille à l'est de Taylor, M.C.
9437.140	12 " ..	Inspection du 2me passage à niveau à l'est de la gare de West-Lorne, M.C.
9437.141	12 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de la station de Dufferin, M.C.
9437.142	12 " ..	Inspection du passage à niveau à l'est de la gare Attercliffe, connu sous le nom de Diltz Road, M.C.
9437.144	12 " ..	Inspection du passage à niveau de Todmorden, 4½ milles au nord de Toronto, chemin de fer C. N.
9437.145	4 " ..	Inspection du passage à niveau juste à l'ouest de Northwood, Ont., sur le G.T.
9437.148	28 fév.	Inspection du passage à niveau, mille 9.2, township de Lobo, entre concessions 2 et 3, chemin de fer P.C.
9437.149	4 janv.	Inspection du passage à niveau de l'avenue Royce, ville de Toronto-Ouest, P.C.
9437.150	4 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Queen, Brampton, Ont., G.T.
	1909	
9437.52	29 mars	Inspection du passage à niveau ½ de mille au sud du poteau-mille 190, G.T.
	1910	
9437.156	7 janv.	Inspection du passage à niveau de la rue Gore, Fort-William, Ont., C. du N.
9437.168	22 " ..	Inspection du passage à niveau de la route des Sauvages, près de Sunny side, Toronto Ouest, G.T.
9437.180	21 fév..	Inspection du passage à niveau à l'ouest de la gare Longwood, G.T.
9437.181	21 " ..	Inspection du passage à niveau à l'ouest de la Jonction Kingcourt, G.T.
9437.182	21 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Principale, Mount-Brydges, G.T.
9437.187	21 " ..	Inspection du passage à niveau de Châteauguay, sur la ligne du New-York Central et Hudson River Ry.
9437.187	21 " ..	Inspection du passage à niveau de Huntingdon, sur la ligne du New-York Central et Hudson River Ry.
9437.187	21 " ..	Inspection du passage à niveau de Beauharnois, sur la ligne du New-York Central et Hudson River Ry.
9437.202	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue du Parc, Brockville, G.T.
9437.211	4 mars	Inspection du passage à niveau de Base Line, près de Whitby-Junction, G.T.
9437.212	28 fév..	Inspection du passage à niveau du chemin de concession " D " près de Scarboro-Junction, G.T.
9437.213	28 " ..	Inspection du passage à niveau à deux milles à l'ouest de Mallorytown, Ont., G.T.
9437.215	28 " ..	Inspection de passage à niveau à l'est de la station d'York, G.T.
9437.220	8 mars	Inspection du passage à niveau, mille 16.2, connu sous le nom de passage de Boulding, entre les lots 9 et 10, township du Luther, comté de Wellington, P.C.
9437.221	8 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 20.2, embranchement d'Elora, township du Garafraxa, comté de Wellington.
9437.223	8 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 30.7, embranchement d'Orangeville, P.C., township de Caledon,comté de Peel.
9437.225	8 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 21.2, embranchement d'Owen-Sound, township de Garafraxa-Est et Caledon, entre les comtés de Dufferin et Peel, P.C.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1910	
9437.226	28 fév..	Inspection du passage à niveau au mille 32.36, section de London, comté de Halton, township du Trafalgar, P.C.
9437.230	28 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 43.71, section de London, comté de Wellington, township du Puslinch, entre concessions 8 et 9, P.C.
9437.231	28 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 9.24, rue Wonham, Ingersoll, Ont., P.C.
9437.232	28 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 40.61, section de Windsor, comté de Lambton, township d'Euphemia, entre concessions 8 et 9, P.C.
9437.233	28 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 86.48, section de London, comté d'Oxford, township d'Oxford-Nord, entre les lots 19 et 20, concession 4, P.C.
9437.234	28 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 82.6, embranchement G. et G., P.C.
9437.236	28 " ..	Inspection du passage à niveau,mille 20.67, rue Thomas, village de Streetsville, P.C.
9437.237	28 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 106.28, section de Windsor, comtt d'Essex, township-Sandwich, entre concessions 2 et 3, P.C.
9437.252	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Joséphine, dans la ville de Wingham, P.C.
9437.253	9 mars.	Inspection du passage à niveau sur le chemin de fer Grand-Tronc, à 3 milles à l'est de Shakespeare, connu sous le nom de passage à niveau d'Isler.
9437.258	8 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 11.2, Perth, Ont., P.C.
9437.260	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue St-Paul, Lindsay, Ont., P.C.
9437.261	8 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 94.85, section de Havelock, P.C.
9437.262	2 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 0.4, division de l'Ontario, section de Toronto, P.C.
9437.263	8 " ..	Inspection du passage à niveau, poteau-mille 54.4, Burketon-Jct., P.C.
9437.264	8 " ..	Inspection du passage à niveau, rue Roger, Peterboro, P.C.
9437.266	8 " ..	Inspection du passage à niveau, rue du Parc, Peterboro, P.C.
9437.267	8 " ..	Inspection du passage à niveau, rue Chamberland, Peterboro, P.C.
9437.270	8 " ..	Inspection du passage à niveau, rue Maria, mille 23.8, Peterboro, Ont., P.C.
9437.270	8 " ..	Inspection du passage à niveau, rue Mark, Peterboro, P.C.
9437.271	8 " ..	Inspection du passage à niveau, gare Donlands, mille 93.65, section de Toronto, P.C.
9437.272	8 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 81.28, section de Toronto, P.C.
9437.273	8 " ..	Inspection du passage à niveau, route de Manvers, Pontypool, P.C.
9437.274	8 " ..	Inspection du passage à niveau, le premier à l'ouest de la station Norval sur le G. T., limite de la ville, route divisant les comtés de Halton et Peel, et les townships d'Esquising et Chinguacousy.
9437.280	8 " ..	Inspection du passage à niveau de l'avenue Colborne, Chatham, Ont., P.C.
9437.281	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue King, à Chatham, Ont., P.C.
9437.282	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue William, à Chatham, Ont., P.C.
9437.284	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Raleigh, à Chatham, Ont., P.C.
9437.285	8 " ..	Inspection du passage à niveau de l'avenue Claire, à Chatham, Ont., P.C.
9437.286	8 " ..	Inspection du passage à niveau de La Croix, à Chatham, Ont., P.C.
9437.283	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Wellington, à Chatham, Ont., P.C.
9437.287	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Centre, à Chatham, Ont., P.C.

[Liste des inspectiors de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1910	
9437.295	8 mars..	Inspection du passage à niveau de la rue Rink, Peterboro, Ont., P.C.
9437.296	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Stewart, Peterboro, Ont., P.C.
9437.299	11 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Queen, Chatham, Ont., P.C.
9437.304	11 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 117, le troisième à l'ouest de la station Shefford-Ouest, comté de Shefford, P.C.
9437.306	15 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Laggan, G.T., village d'Alexandria.
9437.32	....	Inspection du premier passage à niveau à l'est de Vankleek Hill, P.C.
9437.80	....	Inspection du passage à niveau de l'avenue Dennison, township de York, Ont., P.C.
9437.155	19 janv..	Inspection du passage à niveau de la rue Elizabeth, Toronto, Ont., P.C.
9437.158	21 " ..	Inspection du passage à niveau de la grande route, Scarboro-Jct., G.T.
9437.174	25 " ..	Inspection du passage à niveau connu sous le nom de passage de la route de Port-Flamboro, sur la ligne du G.T., juste à l'est de la station de Waterdown.
9437.175	11 fév..	Inspection du passage à niveau de la route de Valleyfield, Qué., connu sous le nom de " La Grande Ile."
9437.178	15 " ..	Inspection du passage à niveau de la route d'Oakville et Port-Credit, Ont., G.T.
9437.188	22 " ..	Inspection du paassge à niveau de la route de Châteauguay, sur les lignes du New-York-Central et Rivière-Hudson.
9437.189	22 " ..	Inspection du passage à niveau de la route de Huntingdon, Qué., sur les lignes du New-York-Central et Rivière-Hudson.
9437.191	4 mars..	Inspection du passage à niveau de la grande route, juste à l'est de la gare Breslau, Ont., G.T.
9437.192	3 " ..	Inspection du passage à niveau de la route située à l'ouest de la gare de Rockwood, Ont., G.T.
9437.194	28 fév..	Inspection du premier passage à niveau public à l'ouest de la gare du Grand-Tronc à la Rivière-Beaudette, G.T.
9437.196	28 " ..	Inspection du premier passage à niveau à l'ouest de Mille-Roches, G.T.
9437.197	28 " ..	Inspection du deuxième passage à niveau de la route à l'ouest d'Iroquois, G.T.
9437.199	28 " ..	Inspection du premier passage à niveau d'Ernestown, G.T.
9437.200	28 " ..	Inspection du passage à niveau à ¾ de mille à l'ouest de Scarboro-Jct., G.T.
9437.201	8 mars..	Inspection du passage à niveau, au mille 27.5, embranchement de Teeswater, concession de route entre les lots 16 et 17, township d'Arthur, cité de Wellington.
9437.222	4 " ..	Inspection du premier passage à niveau à l'est de Mallorytown, Ont., G.T
9437.224	26 fév..	Inspection du passage à niveau de la route d'York, embranchement de Guelph et Goderich, mille 13.7, P.C.
9437.227	28 " ..	Inspection de l'avenue Ingersoll, mille 87.9, cité de Woodstock, P.C.
9437.228	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Dundas, mille 88.5, cité de Woodstock, Ont.
9437.236	" 28..	Inspection de la rue Thomas, mille 20.67, village de Streetsville, Ont., P.C.
9437.254	9 mars..	Inspection de voie latérale de passage à niveau, 1¾ mille à l'est de Shakespeare, comté de Perth, G.T.
9437.255	9 " ..	Inspection du premier passage à niveau à l'ouest de Mosborough-Station, G.T.
9437.256	8 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 11.05, continuation de la rue Craig, Perth, Ont., P.C.
9437.257	8 " ..	Inspection de la rue Irwin, Perth, Ont., P.C.
9437.259	8 " ..	Inspection de concession de route, township de Ops, embranchement Lindsay, au nord de Lindsay, P.C.
9437.265	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Aylmer, Peterboro, sur la ligne du P.C.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1910	
9437.268	18 mars..	Inspection du passage à niveau, mille 70, section de Toronto, P.C.
9437.269	8 " ..	Inspection du premier passage à niveau immédiatement à l'est de la station de Mountain-Grove, comté de Frontenac, township de Olden, P.C.
9437.288	28 fév...	Inspection du passage à niveau de la rue Adelaïde, mille 113.72, cité de London, Ont., P.C.
9437.289	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue William, London, Ont., P.C.
9437.290	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Maitland, London, Ont., P.C.
9437.291	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Colborne, London, Ont., P.C
9437.292	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Waterloo, London, Ont., P.C.
9437.293	28 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue George, London, Ont., P.C.
9437.297	8 mars..	Inspection du passage à niveau de la rue Romaine, ville de Peterboro, Ont., P.C.
9437.298	8 " ..	Inspection du passage à niveau de la route de Monaghan, Peterboro, Ont., P.C.
9437.307	15 " ..	Inspection du premier passage à niveau au sud de la station de St-Remi, G.T.
9437.308	15 "	Inspection du premier passage à niveau au nord, sur le G.T., à Lacadie, comté de St-Jean.
9437.309	15 " ..	Inspection du premier passage à niveau au nord de la station Laprairie, G.T., comté de Laprairie.
9437.310	15 " ..	Inspection du premier passage à niveau au sud de la station du G.T., St-Lambert, comté de Chambly, P.Q., G.T.
9437.311	15 " ..	Inspection de la rue Division, Cobourg, Ont., G.T.
9437.313	15 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 20.6, section de Newport, P.C., à environ un mille à l'ouest du village de Sutton.
9437.314	15 " ..	Inspection du passage à niveau du P.C., au mille 18.8, section de Newport, township de Sutton.
9437.316	17 " ..	Inspection du passage à niveau public, mille 66.1 (Markdale, Ont.), township-Glenelg, comté de Grey, P.C.
9437.317	17 " ..	Inspection du passage à niveau au mille 88.6, entre lots 12 et 13, concession 12, township de Sydenham, comté de Grey, P.C.
9437.318	17 " ..	Inspection du passage à niveau, mille 7.8, route latérale entre lots 20 et 21, concession 5, township d'York, comté d'York, P.C.
9437.321	18 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Bond, sur ligne P.C., dans la ville de Galt.
9437.322	16 " ..	Inspection du passage à niveau de la ligne de la ville entre township de Proton et Artemisia, comté de Grey, P.C.
9437.323	3 " ..	Inspection du passage à niveau, première route publique à l'est de la gare du G.T.
9437.324	3 " ..	Inspection du passage à niveau de Beaconsfield, premier croisement à l'est de la gare du G.T.
9437.325	3 " ..	Inspection du passage à niveau de la première route publique, à l'est de la station, à Rivière-Beaudette, Qué., G.T.
9437.326	3 "	Inspection du passage à niveau à environ un mille ouest de la station Lancaster, comté de Glengarry, G.T.
9437.327	3 " ..	Inspection du passage à niveau, premier à l'est de station de Lansdowne, G.T.
9437.320	18 " ..	Inspection de la route de Dundas et Waterloo, division Ontario du P.C., ville de Galt, Ont.
9437.312	15 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue d'Arcy, Cobourg, Ont., G.T.
9437.328	3 " ..	Inspection du passage à niveau, deux milles à l'ouest de la station Ernestown, G.T.
9437.329	3 " ..	Inspection du passage à niveau, ligne de la ville, à un mille à l'est de Trenton, Ont., G.T.
9437.330	3 " ..	Inspection du passage à niveau de la route de Kingston, à environ 3½ milles à l'ouest de Trenton, Ont., G.T.
9437.331	3 " ..	Inspection du passage à niveau trois milles à l'est de Brighton, Ont., G.T.

LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1910	
9437.332	3 mars ..	Inspection du passage à niveau deux milles à l'est de Cobourg, route de Kingston, G.T.
9437.333	3 " ..	Inspection du passage à niveau de route du Quai, Bowmanville, Ont., G.T.
9437.334	3 " ..	Inspection du passage à niveau, route Shipman, un mille à l'est d'Oshawa, Ont., G.T.
9437.335	3 " ..	Inspection du passage à niveau, connu comme passage N° 4, voie latérale, township de Mosa, à environ deux milles à l'ouest de Glencoe, sur le G.T.
9437.336	....	Inspection du passage à niveau, mille 21.5, embranchement de Prescott, P.C., township d'Osgoode, comté de Carleton.
9437.33	....	Inspection du passage à niveau sur la 7ème voie du P.C., mille 37.3, district N° 4, entre townships d'Edwardsburg et d'Oxford, comté de Grenville.
9437.338	....	Inspection du passage à niveau à huit poteaux télégraphiques au nord du mille 2, embranchement du P.C., à Maniwaki, township de Hull, comté de Wright.
9437.339	....	Inspection du premier passage à niveau à l'ouest de Leonard, section de Montréal et d'Ottawa, P.C.
9437.340	....	Inspection du premier passage à niveau, mille 6.38, P.C., township de Nepean.
9437.341	....	Inspection du passage à niveau du P.C., au mille 5.17, district N° 4, comté de Halton, township de Nepean.
9437.346	23 mars ..	Inspection du passage à niveau de la rue Laframboise, ville de St-Hyacinthe, Qué., G.T.
9437.347	23 " ..	Inspection du passage à niveau de Grande-Ligne, premier au nord de la station, village de Ligne, comté de St-Jean, Qué., G.T.
9437.349	23 " ..	Inspection du passage à niveau, 1½ mille au sud de Lacolle-Junction, paroisse de Lacolle, comté de St-Jean, Qué., G.T.
9437.350	23 " ..	Inspection du passage à niveau, le premier à l'est de la station de Ste-Madeleine, comté de St-Hyacinthe, Qué., G.T.
9437.351	23 " ..	Inspection du passage à niveau à l'ouest de la station de Stanford, paroisse de Stanford, Qué., sur le G.T.
9437.352	23 " ..	Inspection du passage à niveau (au centre du village), village de Stanford, comté d'Arthabaska, Qué., G.T.
9437.357	23 " ..	Inspection du premier passage à niveau à l'ouest du G.T., Jonction, de Ste-Rosalie Qué., G.T.
9437.359	23 " ..	Inspection du premier passage à niveau (*Gun Club*), 1¼ mille à l'ouest de Sherbrooke, Qué., G.T.
9437.360	23 "	Inspection du premier passage à niveau à l'ouest de Bromptonville, Qué., G.T.
9437.361	23 " ..	Inspection du passage à niveau situé à l'extrémité est de la station de Windsor-Mills, village de Windsor-Mills, Qué., G.T.
9437.364	23 " ..	Inspection du deuxième passage à niveau à l'est de la station d'Upton, route connue sous le nom de 20ème rang d'Upton, comté de Bagot, Qué., G.T.
9437.365	22 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Mill, près de la traversée oblique de la rue Berkely, cité de Toronto, P.C.
9437.366	29 " ..	Inspection du passage à niveau situé à quatre milles au sud d'Elora, Ont., G.T.
9437.372	22 " ..	Inspection du passage à niveau de la rue Yonge, au sud du dépôt de Harriston, Ont., G.T.
9437.373	....	Inspection du passage à niveau, le premier passage public, à un demi-mille au sud de Wingham-Junction, comté de Huron, G.T.
9437.374	....	Inspection du passage à niveau de la rue Joséphine, juste au nord de la station de Wingham-Junction, Ont., sur le G.T.
9437.375	....	Inspection du premier passage à niveau public, au sud du dépôt de Henfryn, township de Grey, comté de Huron, sur G.T.
9437.376	....	Inspection du passage à niveau de la route publique de Saugeen, à deux milles au sud de Kincardine, comté de Bruce, G.T.
9437.377	....	Inspection du passage à niveau de Hunter, comté de Galt, G.T.
9437.378	....	Inspection du passage à niveau public à cinq milles à l'ouest de la ligne de la ville de Bright, township de Zorra, Est comté de Huron, G.T.
9437.379	....	Inspection du passage à niveau de St-Jean, deux milles à l'est de Clinton, comté de Huron, G.T.
9437.380	....	Inspection du passage à niveau situé à 1½ mille au sud de Dunkeld, comté de Brant, G.T.

1 LISTE DES INSPECTIONS de passages à niveau sur routes, 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Renvoi au numéro du classement.	Date.	Passages à niveau.
	1910	
9437.381	....	Inspection du passage à niveau de l'avenue du Pacifique, à ¼ de mille à l'ouest de la station du Mile-End, ville de St-Louis, maintenant annexée à la cité de Montréal, comté de Maisonneuve, P.C.
9437.382	....	Inspection du passage à niveau public de Groh, à 1¼ mille au sud de Hespeler, comté de Waterloo, G.T.
9437.383	....	Inspection du passage à niveau 2 milles à l'ouest de Clinton, comté de Huron, G.T.
9437.384	....	Inspection du passage à niveau de la route de Waterloo, 3½ milles au nord de Hespeler, township de Guelph, comté de Wellington, G.T.
9437.385	....	Inspection du passage à niveau ½ mille au sud de Paisley, comté de Bruce, G.T.
9437.387	....	Inspection du premier passage à niveau situé au nord du dépôt de Fulton, tonwship de Minto, G.T.
9437.388	....	Inspection du premier passage à niveau public au sud de la station de Drew, township de Minto, G.T.
9437.389	....	Inspection du passage à niveau de la rue St-George au sud de la rue Fergus, G.T.
9437.390	....	Inspection du passage à niveau public, à 1½ mille au nord de Mildmay, G.T.
9437.391	....	Inspection du passage à niveau de la rue Berkley, G.T., à Galt, Ont.
9437.392	....	Inspection du second passage à niveau à l'ouest de Brook, P.C., entre les lots 18 et 19, concessions 6 et 7, comté Russell.
9437.397	....	Inspection du premier passage à niveau au sud de Hawkesbury, comté de Prescott, G.T.
9437.396	....	Inspection du deuxième passage à niveau à l'ouest de la station de Moose-Creek, comté de Glengarry, township de Roxboro, G.T.
9437.398	....	Inspection du passage à niveau (2ème) à 1½ mille au sud de l'embranchement de Hawkesbury, comté de Prescott, G.T.
9437.400	....	Inspection du passage à niveau de la rue Thomas, Arnprior, G.T.
9437.401	....	Inspection du passage à niveau de Ferguson, 2 milles à l'est d'Adamston, G.T.
9437.402	....	Inspection du passage de la rue Murray, Pembroke, G.T.
9437.403	....	Inspection du passage à niveau de la rue Jean, Almonte, Ont., P.C.
9437.404	....	Inspection du passage à niveau de la rue Peter, sur la ligne du P.C., comté de Renfrew.
9437.405	....	Inspection du passage à niveau à l'ouest de Stittsville, P.C.
9437.406	....	Inspection du passage à niveau de la route Franklin, Carleton Place Ont., P.C.
9437.407	....	Inspection du passage à niveau de la rue Jean, Arnprior, Ont., section de Chalk, River P.C.
9437.408	....	Inspection du passage à niveau de la rue Daniel, Arnprior, P.C.
Dossier 4637. Cause 1341.	....	Inspection du passage à niveau au sud de Chesley, comté de Bruce, G.T.

ANNEXE G.

PERSONNEL DU BUREAU DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA POUR L'ANNEE FINISSANT LE 31 MARS 1910.

DEPARTEMENT DU TRAFIC.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
			$
James Hardwell	Expert en trafic	22 juin 1904	4,300 00
G. A. Brown	1er commis	3 oct. 1904	2,000 00
C. F. McManus	Commis	1er sept 1904	1,200 00
C. C. Routhier	"	14 août 1906	1,100 00
H. W. Messinger	"	8 juillet 1904	1,000 00
J. S. Allen	"	6 mai 1907	1,000 00
G. T. Riddell	"	1er " 1905	1,000 00
F. Lalonde	"	6 " 1907	1,000 00
J. R. Usher	"	6 " 1907	850 00
W. G. R. Wainwright	"	27 avril 1909	800 00
C. Chapman	"	11 " 1907	700 00

DEPARTEMENT DES INGENIEURS.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
G. A. Mountain	Ingénieur	30 juin 1904	4,800 00
T. L. Simmons	Sous-ingénieur	3 oct. 1904	2,600 00
H. A. K. Drury	"	25 juin 1906	2,600 00
N. Cauchon	"	1er juil. 1908	2,500 00
John Murphy	Ingénieur électricien	15 mai 1906	1,600 00
J. R. Foulds	Commis	14 oct. 1906	800 00
E. M. Cameron, Delle	Sténographe	20 juil. 1904	750 00

DEPARTEMENT DES ARCHIVES.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
E. W. McNeill	Archiviste	8 fév. 1909	1,500 00
J. W. Thompson	Commis	1er sept 1904	1,200 00
C. S. Huband	"	1er mai 1905	1,000 00
W. A. Jamieson	"	14 août 1906	850 00
J. E. Martin	"	6 mai 1907	800 00
T. G. Britton	"	6 " 1907	800 00
D. I. Langelier	"	20 juil. 1904	800 00
F. R. Demers	"	14 août 1905	800 00

DEPARTEMENT DU SECRETAIRE.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
E. A. Primeau	Sous-secrétaire	7 mai 1904	2,500 00
A. E. Ecclestone	Commis principal	14 août 1906	1,300 00
A. Lapointe	" principal et comptable	6 mai 1907	900 00
J. B. Arbick	"	23 déc. 1904	800 00
G. F. Perley	" et sténographe	2 janv. 1908	800 00
A. Larocque	" et sténographe	31 déc. 1908	800 00
T. H. Casey	" "	10 août 1909	650 00
B. Chevrier, Delle	Sténographe	20 juil. 1904	900 00
E. A. H. Barber	"	8 mai 1907	650 00
I. M. Vogan	"	22 déc. 1909	600 00

* Démissionné le 31 mars 1910.

SERVICE DE L'EXPLOITATION.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
A. J. Nixon	Chef de l'exploitation	1er oct. 1909	3,600 00
E. C. Lalonde	Inspecteur	20 juil. 1904	2,200 00
Jas. Ogilvie	"	4 mai 1907	2,200 00
M. J. McCaul	"	6 " 1907	2,100 00
W. S. Blyth	"	6 " 1907	2,100 00
A. F. Dillinger	Secrétaire du chef de l'exploitation.	6 avri 1907	1,900 00
Jas. Clarke	Inspecteur	6 mai 1907	1,800 00
J. H. Shinnick	"	31 déc. 1909	1,200 00
N. F. O'Connor	Commis et sténographe	22 déc. 1909	700 00
G. M. O'Connor	Sténographe	31 déc. 1908	550 00

SERVICE DE LA LEGISLATION.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
A. G. Blair	Secrétaire légiste	20 juil. 1904	2,600 00
R. Larose (Delle)	Sténographe et bibliothécaire.	1er mai 1905	800 00

SECRETAIRE PARTICULIER DU COMMISSAIRE EN CHEF.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
R. Richardson		1er mai 1905	2,000 0

STENOGRAPHES.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
L. J. Lewis (Delle)		7 mai 1904	800 00
N. Casey		31 déc. 1908	700 00
M. Hache		31 déc. 1907	550 00
M. G. Ross		11 sept 1909	600 00

MESSAGERS.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
T. Chandler	Chef des messagers et huissier de la cour	15 mai 1904	$ 800 00
T. D. Latour	Messager	21 déc. 1907	550 00
E. S. Barbeau	"	11 sept. 1909	600 00

WAGON "ACADIA."

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
G. Taylor	Cuisinier	Du 1er avril 1909 au 21 août à $70 par mois	350 00
A. Mamerton	"	Du 13 juillet 1909 au 31 mars 1910, à $75 par mois	645 00

EMPLOYES TEMPORAIRES.

Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Montant.
O. O'Regan	Sténographe	Du 1er avril au 4 sep. 1909, à $2 par jour	244 00
R. Turcotte (Delle)	"	27 août au 2 sept. 1909, à $2 par jour	10 00
F. T. Thompson	Commis	27 sept. au 15 nov. 1909, à $2 par jour	88 00
L. Rochon	Sténographe	7 oct. 1909 au 25 janvier 1910, à $2 par jour	154 00
Stephen Wallace	Commissionnaire	Octobre et novembre, à $2 par jour	86 00
M. McMillan (Delle)	Sténographe	11 fév. au 31 mars 1910, à $2 par jour	80 00
H. Bliss (Delle)	Copiste	12 fév. au 31 mars 1910, à $2 par jour	78 00
D. H. Chambers	Sténographe	14 mars au 31 mars 1910, à $2 par jour	30 00

ANNEXE H.

REGLEMENTS.—1ER MAI 1909.

SÉANCE À OTTAWA, LUNDI, LE 19ÈME JOUR D'AVRIL 1909.

La Commission, en vertu des dispositions de la loi concernant les chemins de fer, adopte les règlements suivants:

AUDIENCES PUBLIQUES.

1. Pour l'audition des affaires, requêtes ou plaintes autres que celles se rapportant aux questions de tarif et de transport, une séance aura lieu dans les bureaux de la Commission à Ottawa, Ontario, à 10 a.m., le premier mardi de chaque mois; et, pour l'audition de toutes affaires, requêtes et plaintes se rapportant aux questions de tarif et de transport, une séance aura lieu, à l'endroit et à l'heure susdits, le troisième mardi de chaque mois.

(*a*) En outre de ses sessions régulières, la Commission pourra avoir des sessions spéciales à Ottawa ou ailleurs.

INTERPRÉTATION.

2. Dans l'interprétation de ces règlements et des formules qui y sont mentionnées, les mots écrits au singulier comporteront aussi le pluriel, et les mots écrits au pluriel s'appliqueront également au singulier. Les expressions suivantes (à moins que le contexte ou le sujet ne s'y oppose) auront respectivement le sens qui leur est assigné ci-après; ainsi, " requête " comprendra la plainte formulée conformément à la loi; " intimée " signifiera la personne ou la compagnie qui aura à répondre à une requête ou plainte; " affidavit " signifiera aussi affirmation, et " frais " s'appliquera aux taxes, honoraires d'avocat et déboursés.

REQUÊTE OU PLAINTE.

3. Toute procédure devant la Commission, autorisée par la présente loi, doit commencer par une requête adressée à celle-ci. Cette requête sera couchée par écrit et signée par le requérant ou son avocat. La requête présentée par un corps également constitué ou par une compagnie sera signée par son gérant, son secrétaire ou son avocat. Elle renfermera un exposé clair et concis des faits, les motifs de la demande, l'indication de l'article de la loi qui justifie cette requête, et décrira la nature de l'ordonnance sollicitée ou le recours ou le redressement que le requérant croit avoir le droit d'obtenir. Elle sera divisée en paragraphes, dont chacun ne traitera, autant que possible, que d'une partie distincte de la question, et tous les paragraphes seront numérotés consécutivement. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse du requérant, ou, s'il est représenté par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La requête sera rédigée conformément aux formules de l'annexe nº 1.

La requête, écrite et signée comme susdit, sera remise ou adressée par la poste au secrétaire de la Commission, avec une copie de tout document, ou des copies des cartes, plans, profils et livres de renvoi, tels que requis par les dispositions de la loi, (*a*) ou qui pourront servir à expliquer ou à appuyer la requête. Le secrétaire numérotera ces requêtes dans l'ordre où il les aura reçues et il en dressera une liste. Celle-

(*a*) Pour plus amples details des plans, etc., voir règlements dans l'annexe.

ci servira à la préparation d'un rôle des causes, dont l'instruction ainsi que le rang d'ordre seront fixés par la Commission. Ce rôle des causes, après avoir été dressé, sera affiché sur un tableau préparé à cette fin et exposé à la vue dans le bureau du secrétaire pendant les heures de travail.

RÉPONSE.

4. A moins que la Commission n'en décide autrement, l'intimé (ou les intimés) devra adresser par la poste ou remettre au requérant, ou à son avocat, une déclaration écrite renfermant, sous une forme claire et concise, sa réponse à la requête, et il devra aussi remettre ou adresser par la poste une copie de sa réponse au secrétaire de la Commission, à son bureau, avec tous les documents qui pourront servir à expliquer ou à appuyer cette réponse. Celle-ci pourra reconnaître en tout ou en partie la vérité des faits exposés dans la requête. Elle sera divisée en paragraphes numérotés consécutivement, et elle sera signée par la partie ou son avocat. Elle portera à l'endos le nom et l'adresse des intimés, ou, s'ils sont représentés par un avocat, le nom et l'adresse de ce dernier. La réponse sera rédigée conformément à la formule de l'annexe n° 2.

(*a*) Le délai accordé pour la production de la réponse sera comme suit: Lorsque le sujet de la requête aura eu son origine à l'est de Port-Arthur, Ont., quinze jours; entre Port-Arthur et la frontière occidentale de la province de Saskatchewan, vingt jours; et à l'ouest de ce dernier point, trente jours.

RÉPLIQUE.

5. Dans les quatre jours qui suivront la remise de la réponse à la requête, le requérant adressera par la poste ou remettra aux intimés une réplique à cette réponse, ainsi qu'une copie d'icelle au secrétaire de la Commission. Il pourra s'opposer à cette réponse en alléguant qu'elle est insuffisante et en énumérant les raisons de cette objection, ou il pourra en nier les allégations ou les admettre en tout ou en partie. La réplique sera signée par le requérant ou son avocat, et rédigée conformément à la formule n° 3 de l'annexe.

La Commission peut, en tout temps, exiger que la requête, la réponse ou la réplique soit prouvée, en tout ou en partie, par un affidavit, en donnant avis à cet effet à la partie dont l'affidavit est requis; et si la partie ne se conforme pas à cet avis, la requête, la réponse ou la réplique pourra être rejetée, ou la partie de ces documents qui ne sera pas prouvée conformément à l'avis donné pourra être retranchée.

SUSPENSION DES PROCÉDURES.

6. La Commission peut exiger des parties de plus amples renseignements ou détails ou d'autres documents, et elle peut suspendre toutes les procédures régulières jusqu'à ce qu'on se soit conformé à cette exigence.

A toutes les phases de la procédure, si la Commission juge à propos d'ordonner une enquête en vertu des dispositions de la présente loi, elle en donnera avis aux intéressés et elle pourra, en conséquence, suspendre l'instance ou une partie d'icelle.

AVIS

7. Dans toutes les procédures découlant des dispositions de cette loi, lorsqu'un avis est nécessaire, la copie (ou les copies) des procédures à signifier doit porter à l'endos un avis aux parties, conforme à celui qui est contenu dans les annexes n°s 1 et 2; et, si les parties ne comparaissent pas, la Commission peut instruire et juger la requête *ex parte*.

Les endos seront signés de la manière prescrite par les dispositions de l'article 41.

(*a*) Pour plus de details des plans, etc., *voir* règlements dans l'annexe.

La Commission peut proroger ou abroger les délais fixés pour le dépôt de la réponse ou de la réplique et pour l'audition de la requête, et, dans ce cas-là, le délai sera mentionné dans l'avis inscrit à l'endos.

Sauf dans les cas auxquels il est autrement pourvu, dix jours d'avis d'une requête à la Commission, ou d'une audition par elle, seront suffisants, à moins que la Commission ne prescrive un plus long avis. La Commission peut dans tous les cas permettre un avis de moins de dix jours, lequel sera aussi valable que s'il eût été donné pendant dix jours ou plus. (Article 43.)

L'avis peut être notifié ou signifié tel que prescrit par l'article 41 de la loi.

Lorsque la Commission est autorisée à entendre une requête ou à rendre une ordonnance, sur avis donné aux intéressés, elle peut, pour raison d'urgence, ou pour toute autre raison qu'elle juge suffisante, nonobstant le défaut d'avis ou l'insuffisance de l'avis donné, rendre une ordonnance ou une décision comme si l'avis régulier avait été donné aux parties; et cette ordonnance ou décision est valide et s'applique, à tous égards, comme si elle avait été rendue après un avis régulier. Toutefois, quiconque ayant le droit d'exiger un avis et n'en ayant pas reçu de suffisant peut, dans les dix jours de la date où il a eu connaissance de cette ordonnance ou décision, ou dans le délai supplémentaire accordé par la Commission, demander à celle-ci de changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision. Dans ce cas, la Commission, après tel avis à tous les intéressés qu'elle jugera convenable, pourra entendre cette requête et changer, modifier ou infirmer cette ordonnance ou décision, ou répéter la requête, selon qu'elle croira juste et équitable. (Article 45.)

(*a*) Toute partie à une affaire quelconque, requête ou plainte pendante devant la Commission, pourra l'inscrire pour audition pendant la session mensuelle suivante de la Commission, en donnant à tous les intéressés un avis d'au moins dix jours, ou de moindre durée si la Commission l'ordonne.

(*b*) Lorsque des affaires litigieuses, requêtes ou plaintes seront prêtes pour audition et n'auront été inscrites par aucune des parties intéressées, le secrétaire les inscrira pour la première session commençant après l'expiration de dix jours (ou moins, si la Commission l'ordonne) à compter de la date de telle inscription.

(*c*) Lorsqu'une affaire, requête ou plainte aura été inscrite pour audition par le secrétaire, celui-ci en donnera à toutes les parties intéressées un avis de dix jours, ou de moins longue durée, si la Commission l'ordonne.

CONSENTEMENT DES PARTIES.

8. Dans toutes les instances, avec l'assentiment de la Commission, les parties peuvent consentir par écrit à se dispenser des procédures mentionnées dans les présents règlements.

POUVOIR D'ENJOINDRE LA PRÉPARATION D'UN EXPOSÉ DU LITIGE ET DE LE RÉGLER.

9. En tout temps, lorsqu'il apparaîtra à la Commission que les allégations de la requête, de la réponse ou de la réplique ne dévoilent pas suffisamment les questions de fait sur lesquelles les parties sont en désaccord, elle pourra leur enjoindre de préparer un exposé du litige, et, si elles ne peuvent pas s'entendre, régler elle-même le point à débattre.

EXCEPTIONS PRÉLIMINAIRES.

10. En tout temps, si la Commission est d'avis qu'il y a une question de droit qu'il est à propos de vider avant de continuer l'instance, elle pourra ordonner que cette question soit soulevée pour sa gouverne, soit par un plaidoyer spécial ou de toute autre manière qu'elle jugera à propos, et, en attendant que cette question soit tranchée, elle pourra ordonner la suspension des procédures en tout ou en partie.

RÉUNION PRÉLIMINAIRE.

11. Si la Commission est d'avis, à un moment donné et avant l'audition de la requête, qu'il serait avantageux de tenir une réunion préliminaire afin de fixer ou de changer le lieu de l'audition, de déterminer la manière de conduire l'enquête, d'admettre certains faits ou la preuve d'iceux au moyen d'un affidavit, ou pour toute autre raison, elle pourra tenir cette réunion, après tel avis aux parties qu'elle jugera suffisant, et rendre les ordonnances qui lui sembleront utiles.

INTERROGATOIRE PRÉLIMINAIRE.

12.—Au lieu de tenir la réunion préliminaire mentionnée dans la règle 11, la Commission peut, si elle le juge à propos, communiquer directement avec les parties et exiger d'elles des réponses aux demandes de renseignements qu'elle croira nécessaires.

DÉPOT ET EXAMEN DES DOCUMENTS.

13.—L'une ou l'autre des parties aura le droit, en tout temps, avant ou pendant l'audition de la cause, de donner avis à l'autre partie dont la requête, la réponse ou la réplique mentionne un document, d'avoir à produire ce document afin qu'il puisse être examiné par celui qui donne l'avis, ou par son avocat, et qu'il puisse en prendre des copies. Toute partie qui ne se conforme pas à cet avis ne pourra pas subséquemment produire ce document comme preuve en sa faveur au cours des procédures, à moins qu'elle n'établisse à la satisfaction de la Commission qu'elle avait de bonnes raisons pour ne pas se conformer à l'avis donné.

DEMANDE DE PRODUCTION DES DOCUMENTS.

14. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant de produire les documents qui ont trait à l'affaire en litige (décrivant ces documents) et qui sont entre les mains ou à la portée de la partie adverse; si celle-ci ne se conforme pas à cet avis, une preuve secondaire du contenu de ces documents pourra être invoquée par celui qui aura donné l'avis en sa faveur.

15. L'une ou l'autre des parties peut donner à la partie adverse un avis par écrit la requérant d'admettre l'existence de tout document, sauf pour de valables raisons, et, après cet avis, si la partie refuse d'admettre l'existence de ce document, les frais faits pour prouver ce document seront payés par la partie qui aura refusé ou négligé de l'admettre, quel que soit le sort de la requête; à moins qu'à l'audition la Commission ne constate que le refus de reconnaître l'existence de ce document était légitime; les frais faits pour prouver un document ne seront pas accordés si l'avis n'a pas été donné, excepté lorsque, de l'avis de la Commission, la partie, en ne donnant pas cet avis, aura évité des frais.

TÉMOINS.

16. Pour la citation et l'interrogatoire des témoins, et le dépôt et l'examen des documents, on suivra les mêmes règles que dans une cour supérieure; les procédures seront les mêmes, *mutatis mutandis,* et les citations seront revêtues du sceau de la Commission par le secrétaire, et pourront être signifiées dans n'importe quel endroit du Canada. (Article 26.)

Selon que la Commission le jugera à propos, les témoins auront le droit de recouvrer les taxes et allocations fixées sous la formule n° 4 de l'annexe.

AUDITION.

17. A l'audition, les témoins seront interrogés de vive voix; cependant la Commission peut, en tout temps, pour raison valable, ordonner que des faits particuliers soient établis au moyen d'affidavit, ou que l'affidavit des témoins soit lu à l'audition,

aux conditions qu'elle jugera raisonnables, ou que les témoins dont il y a lieu d'excuser l'absence pour cause valable soient interrogés devant un commissaire qu'elle nommera à cette fin, qui sera autorisé à faire prêter serment et devant lequel toutes les parties comparaîtront. Les dépositions prises devant ce commissaire auront trait exclusivement au litige, et toute objection à la réception de ces dépositions sera consignée par écrit par le commissaire et jugée par la Commission lors de l'audition. L'avis prescrit dans l'ordonnance quant au temps et à l'endroit où aura lieu l'interrogatoire des témoins sera donné à la partie adverse. Toutes les dépositions prises en conformité des dispositions de cette loi ou du présent règlement seront remises au tribunal, et, après qu'elles auront été attestées par la signature de celui (ou de ceux) qui les a reçues, elles serviront de preuves, sans autre formalité, sauf toutes les objections légitimes. La Commission peut ordonner que de nouvelles dépositions soient reçues de vive voix ou par déclaration devant un commissaire ou une autre personne qu'elle nommera à cette fin.

Chaque fois qu'elle le jugera à propos, la Commission pourra exiger que les parties lui soumettent des factums.

L'audition, une fois commencée, se continuera de jour en jour, autant que faire se pourra, à la discrétion de la Commission.

DÉCISION DE LA COMMISSION.

18. Après l'audition, la Commission pourra rejeter la requête ou rendre une ordonnance en faveur des intimés, ou suspendre sa décision, ou (sujet au droit d'appel mentionné dans la loi) rendre, relativement à la requête, telle autre ordonnance que la preuve justifiera ou qui lui paraîtra juste.

La Commission peut donner de vive voix ou par écrit les motifs de ses décisions. Une copie de l'ordonnance rendue sera adressée par la poste ou remise à chaque partie. Il ne sera pas nécessaire de tenir une séance du tribunal pour rendre les décisions.

Toute décision ou ordonnance rendue par la Commission sous l'autorité de cette loi peut être déclarée ordonnance de la cour d'échiquier, ou règle, ordonnance ou décret de toute cour supérieure de toute province du Canada, et pourra être exécutée de la même manière qu'une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours. Pour faire de cette décision ou ordonnance une règle, une ordonnance ou un décret de ces cours, la pratique et la procédure de ces cours en ces matières pourront être suivies; ou bien, pour en tenir lieu, la formule prescrite par le paragraphe 2 de l'article 46 de la loi.

Relativement à toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de sa juridiction sous l'autorité de la présente loi, ou, d'autre part, à la mise à exécution de celle-ci, la Commission aura tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à une cour supérieure. (Article 26.)

MODIFICATION OU RESCISION DES ORDONNANCES..

19.—Toute requête adressée à la Commission dans le but de reviser, annuler ou changer une décision ou une ordonnance qu'elle aura rendue, devra être présentée dans les trente jours de la date où la dite décision ou ordonnance aura été communiquée aux parties, à moins que la Commission ne juge à propos de proroger le délai pour la présentation de cette requête, ou n'en ordonne autrement.

APPEL.

20. Si l'une des parties désire interjeter appel à la cour suprême du Canada d'une décision ou ordonnance de la Commission relativement à une question qui, de

l'avis de celle-ci, est une question de droit, elle en donnera avis (c) à l'autre partie et au secrétaire dans les quatorze jours de la date où la décision ou ordonnance dont appel est interjeté aura été rendue, à moins que la Commission ne proroge le délai, et elle énumérera ses griefs d'appel dans cet avis. L'octroi de la permission d'en appeler est laissé à la discrétion de la Commission.

Pour la procédure à suivre lorsque cette permission a été obtenue, *voir* les paragraphes 4 et suivants de l'article 56 de la loi.

Il y a appel de la Commission à la cour suprême du Canada sur une question de compétence; mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour après demande formulée à cet effet, et les parties et la Commission entendues.

Les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

ORDONNANCES PROVISOIRES *ex parte*.

21. Lorsque les circonstances spéciales d'une affaire paraissent l'exiger, la Commission peut rendre une ordonnance provisoire *ex parte,* autorisant, enjoignant ou défendant de faire quelque chose que la Commission aurait la faculté, sur requête, avis et audition, d'autoriser, enjoindre ou défendre; néanmoins, aucune ordonnance provisoire ne sera rendue pour plus longtemps que la Commission ne jugera nécessaire pour permettre l'audition et la décision de l'affaire. (Article 49.)

AFFIDAVIT.

22. Les affidavit constatant la signification et rédigés d'après la formule nº 6 seront, aussitôt après la signification, remis à la Commission relativement à tous les documents ou avis qui doivent être signifiés en conformité du présent règlement, sauf lorsqu'un avis est donné ou signifié par le secrétaire de la Commission; dans ce dernier cas, aucun affidavit n'est requis.

Toute personne autorisée à faire prêter serment devant une cour supérieure de l'une des provinces peut recevoir les affidavits qui doivent servir devant la Commission.

Les affidavit produits devant la Commission ou dans toute procédure relevant de la présente loi seront remis au secrétaire de la Commission à son bureau.

Lorsque le déposant jure qu'il croit certaines choses, il doit énumérer les raisons qui le portent à les croire.

(c) Pour l'avis, *voir* la formule nº 5 dans l'annxee.

COMPUTATION DES DÉLAIS.

23. Chaque fois qu'un délai d'un certain nombre de jours, non désignés comme jours francs, est prescrit par la présente loi ou par ces règlements, on calculera ce délai en faisant abstraction du premier jour et en comprenant le dernier, à moins que celui-ci ne tombe un dimanche, le jour de Noël ou le Vendredi Saint; ou un jour désigné comme jour de fête publique ou d'actions de grâces au Canada ou dans l'une dre provinces, auquel cas on calculera le délai en faisant aussi abstraction de ce jour-là.

AJOURNEMENT.

24. La Commission peut ajourner, d'une date à une autre, les affaires qui lui sont soumises.

AMENDEMENTS.

25. La Commission peut en tout temps permettre que les procédures soient amendées, ou ordonner de modifier ou de retrancher tout ce qui, à son avis, pourrait nuire à l'instruction de la cause au mérite, l'entraver ou la retarder; et tous les amendements qui, aux yeux de la Commission, seront nécessaires pour permettre d'instruire et de juger la véritable question en litige entre les parties seront adoptés.

VICES DE FORME.

26. Nulle procédure intentée en vertu de la présente loi ne sera annulée ou atténuée par des irrégularités ou des objections basées sur de simples vices de forme.

APPLICATION DES RÈGLES DE PRATIQUE DE LA COUR D'ÉCHIQUIER.

27. Dans tous les cas qui ne sont pas prévus par la loi ou les présents règlements, les règles générales de pratique de la cour d'échiquier pourront, au gré de la Commission, être adoptées et appliquées aux procédures intentées devant elle.

FRAIS.

28. Les frais entraînés par toute procédure devant la Commission sont laissés à la discrétion de la Commission, et ils peuvent, en tout cas, être fixés à une certaine somme, ou être taxés. La Commission peut ordonner par qui et à qui ils seront payés, et par qui ils seront taxés et alloués.

Annexe nº 1.

(FORMULE DE REQUÊTE).

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Requête nº (Ce numéro sera inscrit par le secrétaire lors de la réception.)

A. B., de C. D., s'adresse par la présente à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer d'établir et construire un passage convenable à l'usage de la ferme, à l'endroit où la voie ferrée de la compagnie traverse cette ferme sur le lot , concession , township , dans le comté de , Ontario, et il allègue:—

1. Qu'il est le propriétaire du terrain, etc.
2. Que, par la construction de cette voie ferrée, il est privé, etc.
3. Qu'il est nécessaire que, pour qu'il jouisse librement de son dit terrain, etc.

Ce jour de 19.

(Signé: A. B.)

ENDOS.

La requête ci-contre est présentée par A. B., de (mentionner ici l'adresse et l'occupation du requérant) ou par C. D., de , son avocat.

Soyez averti que la compagnie de chemin de fer nommée dans la présente requête est requise de remettre à la Commission des chemins de fer sa réponse à cette requête dans les dix jours à compter de la signification de celle-ci.

FORMULE DE REQUÊTE.

(*Lorsque l'avis n'est pas nécessaire.*)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Requête nº

La Compagnie de chemin de fer s'adresse à la Commission afin d'obtenir une ordonnance en vertu de l'article 167 de la loi des chemins de fer, approuvant les plans, profils et livres de renvoi soumis en triplicata avec la présente et indiquant une déviation projetée de sa voie ferrée telle que déjà établie entre et , parcours jusqu'à

Ce jour de 19 .

Annexe nº 2.

(FORMULE ET RÉPONSE)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête nº de A. B., par laquelle il sollicite une ordonnance en vertu des articles 252-253 de la loi des chemins de fer, enjoignant à la Compagnie du chemin de fer d'établir un passage à l'usage de sa ferme.

La dite compagnie, en réponse à cette requête, allègue:

1. Que le dit A. B. n'est pas propriétaire, mais seulement, etc.
2. Qu'à l'époque de l'acquisition de l'emplacement de la dite voie ferrée, A. B. a été payé et indemnisé, etc.
3. Que le dit A. B. a d'autres moyens sûrs et convenables, etc.
4. Que, etc.

Ce jour de 19

Endos.

La réponse ci-contre a été présentée par A. B., de (mentionner l'adresse et l'occupation,) ou par C. D., son avocat.

Soyez averti que le requérant mentionné dans la présente réponse doit remettre à la Commission des chemins de fer sa réplique à la réponse ci-contre dans les quatre jours de la signification de celle-ci.

Annexe nº 3.

(RÉPLIQUE.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête de A. B. contre la Compagnie

Le dit A. B., comme réplique à la réponse de la dite compagnie, allègue que:

1.

2. Et le dit A. B. admet que

Ce jour de 19 .

(Signé Q.)

Annexe nº 4.

TAXES ET ALLOCATIONS DES TÉMOINS.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

Aux témoins domiciliés dans un rayon de trois milles de la salle d'audience, par jour (non compris péages et repas)....	$1 00
Aux avocats, procureurs et médecins appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en leur qualité d'avocats, etc., par jour.. ..	5 00
Aux ingénieurs, arpenteurs et architectes appelés à témoigner de leurs services professionnels, ou à déposer en raison de leurs connaissances, lumières, etc., par jour....	5 00

Si les témoins ne comparaissent que dans une cause, ils auront droit au montant entier de la taxe. S'ils comparaissent dans plus d'une cause, ils n'auront droit qu'à une juste partie de la taxe dans chaque cause.

Lorsque les témoins parcourront un trajet de plus de trois milles, on leur allouera leurs dépenses légitimes et réelles, qui ne devront, dans aucun cas, dépasser vingt cents par mille parcouru dans une seule direction.

Annexe nº 5.

(AVIS D'APPEL.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête nº..... de A. B. afin d'obtenir une ordonnance, en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, autorisant le chemin de fer, etc., etc.

A la Commission des chemins de fer,
et

à.................................

Le requérant ci-dessus nommé (*ou intimé, suivant le cas*).

Soyez averti que la Compagnie....................s'adressera à la Commission le.................. jour de.................... (*pas plus de quatorze jours à compter de la date de l'avis*), pour obtenir la permission d'en appeler à la cour suprême du Canada de l'ordonnance de la Commission en date du.................... jour de ...., dans l'affaire de la requête ci-dessus mentionnée, autorisant la prise de possession de certains terrains décrits dans cette ordonnance, et enjoignant de fixer l'indemnité ou les dommages-intérêts à être accordés à leurs propriétaires ou ayants droit, à compter de la date de la requête (*ou de telle autre date que mentionne l'ordonnance*).

Les griefs d'appel sont qu'en droit l'indemnité ou les dommages-intérêts doivent être calculés à partir de la date du dépôt du plan, du profil, etc., tel que prescrit par l'article 192 de la loi, et non pas de la date mentionnée dans l'ordonnance.

Ce..................jour de.............. 19 .

(Signé) ....
Avocat, etc.

Annexe nº 6.

(FORMULE DE L'AFFIDAVIT CONSTATANT LA SIGNIFICATION.)

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

In re la requête nº.....de A. B., demandant une ordonnance en vertu des articles 252 et 253 de la loi des chemins de fer, afin d'enjoindre à la Compagnie du chemin de fer...............................de fournir un passage pour les besoins d'une ferme.

Je,.................., de la ville d'Ottawa, etc., jure et déclare:

1. Que je suis membre, etc.
2. Que le...................19...., j'ai signifié à la Compagnie du chemin de fer......................ci-dessus mentionnée une copie conforme de la— (*requête*)—du dit (A. B.) dans cette affaire, en la remettant à (C. D.), secrétaire de la dite compagnie (*ou à* E. F., aide du directeur gérant de la compagnie), au siège de la dite compagnie à (Montréal) : *voir* l'article 41, paragraphe (*a*). La dite copie portait à l'endos l'avis suivant, savoir:—(*Copier exactement l'avis.*)

Assermenté, etc.

Procedure sur requete relative aux plans.

Nº 1.—Tracé général de voie ferrée.—Article 157.

Adresser au secrétaire du ministère des Chemins de fer et Canaux: 3 copies de la carte indiquant le tracé général de la ligne projetée, les points terminaux, les villes et les principaux endroits où le chemin de fer doit passer, donnant les noms de ces endroits, les chemins de fer, les rivières navigables et celles où la marée se fait sentir, s'il y en a, que traversera la voie projetée, ou qui s'en rapprochent dans un rayon de trente milles, ainsi que la topographie générale de la région où elle passe

La première copie, après examen et approbation par le ministre, sera déposée au ministère des Chemins de fer et Canaux.

La deuxième copie, revêtue de l'approbation du ministre, sera remise par lui à la Commission

La troisième copie, revêtue de la même approbation, restera entre les mains de la compagnie.

Carte dressée sur une échelle d'au moins six milles au pouce.

Nº 2.—Plans, profils, etc., du tracé,—Article 159.

Après la remise à la Commission du tracé général revêtu de l'approbation requise, adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans se conformant exactement aux prescriptions des "Avis généraux"* comme suit:—

1re série—	1 plan. 1 profil. 1 livre de renvoi.	Devant être approuvés et remis à la Commission.
2e série—Semblable à la 1re.		Pour être examinée, approuvée et remise à la compagnie pour enregistrement.
3e série—Semblable à la 1re.		Pour être examinée, approuvée et remise à la compagnie.

Echelle des plans, 400 pieds au pouce.

Profils.	Horizontal, 400 pieds. Vertical, 20 pieds.

(N.B.—Dans la région des prairies, l'échelle pourra être de 1,000 pieds au pouce.)

Nº 3.—Changement du tracé des courbes ou des pentes d'une voie déjà approuvée ou construite.—Article 167.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans, profils et livres de renvoi tels que requis au nº 2.

(N. B.—Ces plans et profils devront indiquer le tracé primitif avec ses courbes et ses pentes, et les chemins de fer, chemins publics et routes qui le traversent, ainsi que les changements que l'on croit nécessaires ou désirables, et les motifs de la demande. Lorsque la ligne est construite, il faut obtenir de la Commission la permission de la mettre en exploitation.)

Echelle—la même qu'au nº 2.

---

*Notes générales, *voir* pages 17 et 18.

N° 4.—Plans de chemin de fer parachevé.—Article 164.

Envoyer au secrétaire de la Commission dans les six mois qui suivent le parachèvement trois séries de plans et profils du chemin construit.
La 1re série sera remise à la Commission.
La 2e série sera approuvée et retournée à la compagnie.
La 3e série, aussi approuvée, servira aux fins d'enregistrement.

Echelle—la même qu'au n° 2.

N° 5.—Terrains pour stations, paraneiges, etc.—Article 178.

Adresser au secrétaire de la Commission trois séries de plans et documents, comme suit:—

1re série—	1 requête avec affidavit par ceux qui doivent signer et attester. *Voir* " Avis généraux ". 1 plan, 1 profil. 1 livre de renvoi.	Doivent être examinés, approuvés et remis à la Commission.
2ième série—Même que la 1ère	Pour être approuvée et retournée, avec autorisation faite en double, pour les fins d'enregistrement.	
3ième série—Même que la 1ère	Pour être approuvée et retournée à la compagnie, avec copie de l'autorisation.	

Echelle—la même qu'au n° 2.

N. B.—La compagnie requérante devra donner dix jours d'avis aux propriétaires ou occupants de ces terrains. Des copies de cet avis, ainsi que les affidavit constatant la signification, devront être remis à la Commission en même temps que la requête.

N° 6.—Embranchements, n'excédant pas six milles.—Articles 221-225.

Lorsqu'un embranchement devra courir directement de la voie principale sur le terrain d'une personne requérant cet embranchement, on peut se dispenser de donner les quatre semaines d'avis publié de la requête à la Commission. Néanmoins, la compagnie de chemin de fer devra fournir le consentement du propriétaire du terrain à la construction du dit embranchement. (*a*) Comme au n° 2, 1 plan, 1 profil et livre de référence devront être déposés pour les fins de l'enregistrement.

L'enregistrement fait, on donnera pendant quatre semaines avis public de la requête qui sera présentée à la Commission.

Lorsque l'embranchement devra traverser un chemin public, le consentement de la municipalité sera fourni en même temps que la requête, ou un affidavit constatant la signification à la municipalité d'un avis de dix jours avec copies de la requête et des plans qui s'y rapportent.

On transmettra la requête au secrétaire de la Commission, en y ajoutant des copies des plans, profil et livre de renvoi déposés au bureau d'enregistrement. Ces documents seront attestés par le *régistrateur*.

Après que la Commission aura approuvé le plan, etc., une copie certifiée de l'ordonnance autorisant la construction des embranchements sera déposée au bureau d'enregistrement, avec les papiers et plans indiquant les changements autorisés par la Commission.

On transmettra, en même temps que la requête, au secrétaire de la Commission une carte du pays environnant, des lignes voisines, etc.

On transmettra aussi avec la requête la preuve de l'enregistrement et de la publication des avis tel que requis.

Même échelle qu'au n° 2.

N° 7.—CROISEMENTS DES CHEMINS DE FER OU RACCORDEMENTS.—Article 227.

Transmettre au secrétaire de la Commission avec la requête trois séries de plans et profils des deux voies des deux côtés du croisement projeté sur une distance d'un mille.

Echelle du plan—400 pieds au pouce.
Profil horizontal—400 pieds au pouce.
Profil vertical—20 pieds au pouce.

La 1ère série sera remise à la Commission pour son approbation.

Les 2e et 3e séries seront remises aux intéressés avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

La compagnie requérante devra donner un avis de dix jours à celle dont la voie doit être traversée ou reliée, et signifier avec cet avis copie de la requête ainsi que des plans et profils qui l'accompagnent. Le travail terminé, on devra demander à la Commission, par requête, la permission d'exploiter la nouvelle voie.

N° 8.—CROISEMENT D'UNE VOIE PUBLIQUE.—Articles de 235 à 243.

Transmettre au secrétaire de la Commission avec la requête trois séries des plans et profils du croisement.

Echelle du plan—400 pieds au pouce.

Profil. { Horizontal—400 pieds au pouce.
Vertical—20 pieds au pouce.

Profil de la voie publique. { Horizontal—400 pieds au pouce.
Vertical—20 pieds au pouce.

La 1ère série sera remise à la Commission pour son approbation.

Les 2e et 3e séries seront remises aux intéressés avec une copie certifiée de l'ordonnance les approuvant.

Les plans et profil représenteront au moins un demi-mille de la voie ferrée et 300 pieds de la voie publique, de chaque côté du croisement.

Si la compagnie le préfère, l'information ci-dessus pourra être donnée sur le plan du tracé, et ce plan pourra être déposé avec la requête pour que le croisement projeté soit autorisé.

Le requérant devra donner un avis de dix jours, ainsi que des copies de la requête et du plan, à la municipalité où le croisement doit se faire, et fournir à la Commission la preuve de la signification de ces documents.

1. Que, à moins que la Commission n'en ordonne autrement, la largeur des approches aux points de croisement des chemins de fer à la campagne soit de vingt pieds pour les chemins de concessions et les voies publiques, et de seize pieds pour les routes et les chemins de forêts.
2. Que, de chaque côté de toute approche à un croisement de chemin de fer à la campagne, où l'élévation est de six pieds ou plus au-dessus du niveau du terrain avoisinant, il soit construit une clôture ou balustrade solide, de quatre pieds et six pouces de hauteur, avec bon couronnement (quatre pouces par quatre pouces), une pièce (1½ pouce par 6 pouces) au milieu, et une planche de dix pouces clouée solidement au bas des poteaux, pour empêcher la neige d'être balayée par le vent de la hauteur du chemin sur la voie—laissant toujours libre une surface de chemin de vingt pieds de largeur.

3. Que la largeur des approches aux points de croisement de chemins de fer à la campagne, où le terrain est coupé, ne soit pas moindre que vingt pieds francs d'un côté à l'autre de la coupe.

Nº 9.—CROISEMENT DES FILS DE TÉLÉGRAPHE, DE TÉLÉPHONE OU DE FORCE MOTRICE.—Article 246.

Transmettre au secrétaire de la Commission, avec la requête, un plan et un profil en triplicata. Le plan devra montrer le tracé de la voie ou des voies à traverser, la position des poteaux et la distance perpendiculaire entre eux et la voie. Le profil devra indiquer la hauteur des poteaux, la distance entre les fils et les rails, et celle qui sépare les différentes lignes de fils.

Dans les cas de croisement avec des fils d'énergie électrique, on devra donner les détails de la construction et indiquer les moyens de protection qui s'y trouvent.

Des copies du plan et du profil devront être adressées à la compagnie de chemin de fer, avec l'avis de la requête.

Dans les cas de croisement avec des fils d'énergie électrique on devra demander, par requête, à la Commission l'autorisation de se servir des fils lorsque les travaux seront terminés.

Nº 10.—CROISEMENTS AVEC CONDUITS D'ÉGOUT, TUYAUX D'AQUEDUC, DE GAZ, ETC.—Article 250.

Transmettre au secrétaire de la Commission, avec la requête, un plan et un profil en triplicata. Le plan devra indiquer la voie ou les voies que l'on se propose de traverser. Le profil indiquera la distance entre le tuyau et la base du rail, la dimension du tuyau et la matière dont il est fait. Des copies du plan et du profil devront être envoyées à la compagnie de chemin de fer, avec avis de la requête.

Nº 11.—PASSAGES ET TRAVAUX SUR EAUX NAVIGABLES, GRÈVES, ETC.—Article 233.

Lorsque le Gouverneur en conseil aura approuvé l'emplacement et les plans soumis au ministère des Travaux publics, transmettre au secrétaire de la Commission :—

Une copie certifiée de l'arrêté de l'Exécutif avec les plans et descriptions tels qu'approuvés—la requête et deux séries de plans, profils, dessins et devis, le tout en détail.

Sur les plans devront être donnés certains détails de la construction des piles et de leurs fondations, ainsi que de la superstructure, si un plan réglementaire de cette dernière n'a pas déjà été approuvé.

Le profil indiquera, avec le dessin en coupe de la rivière ou du cours d'eau au point du croisement projeté, les lignes de haute et basse marées.

On donnera aussi le nom de la rivière ou du cours d'eau, de même que la longueur du pont.

Les travaux terminés, on obtiendra la permission de les mettre en exploitation, au moyen d'une requête adressée à la Commission.

Nº 12.—PONTS, TUNNELS, PONTS SUR CHEVALETS, ETC., DE PLUS DE 18 PIEDS DE TRAVÉE.—Article 257.

(*a*) Ces travaux doivent être conformes aux devis et plans réglementaires approuvés par la Commission.

(*b*) Ou bien l'on transmettra au secrétaire de la Commission, pour approbation, des plans, dessins et devis (impressions au bromure, blanches, ou photographies), etc., comme il est dit dans l'annexe nº 11.

Les travaux terminés, on devra demander, par requête, à la Commission la permission de les mettre en exploitation.

Nº 13.—STATIONS.—Article 258.

Transmettre au secrétaire de la Commission:—

2 séries de plans indiquant en détail le tracé, les constructions et les voies de garage:

La 1re série restera entre les mains de la Commission.

La 2e série sera certifié et remise à la compagnie, avec une copie de l'ordonnance approuvant les plans.

REMARQUE.—Si les plans approuvés d'une gare, indiquant l'emplacement, etc., sont dans les archives de la Commission, et que cette gare soit plus tard détruite par le feu, une lettre de la compagnie à l'effet qu'elle a l'intention d'ériger une nouvelle gare au même endroit et sur le même plan que l'autre, fera obtenir de la Commission l'approbation voulue, sans nécessiter le dépôt de nouveaux plans, à moins que, depuis l'érection de la première gare, les conditions locales n'aient tellement changé qu'il faille, pour les besoins accrus, faire une gare plus grande ou choisir un autre emplacement.

AVIS GÉNÉRAUX.

Les plans (pour les nos 2 à 6) doivent indiquer le tracé, la longueur des sections en milles, les noms des points terminaux, l'emplacement des gares, les noms des propriétaires riverains, la superficie, la longueur et la largeur des terrains à exproprier (le tout en chiffres et en indiquant chaque variation de largeur), les courbes et les directions, ainsi que les fossés, cours d'eau, voies publiques ou ferrées que ce tracé traverse ou auxquels il touche.

Si la compagnie requiert un emplacement de voie de plus de 100 pieds de largeur pour la meilleure disposition des talus et des fossés latéraux, il sera nécessaire d'indiquer sur le plan des sections transversales du tracé, prises de cent pieds en cent pieds jusqu'aux limites du terrain que l'on propose de prendre.

Les profils indiqueront les pentes, courbes, passage de voies publiques ou ferrées, fossés et cours d'eau, et peuvent être tracés au verso du plan.

Les livres de renvoi doivent désigner la partie à exproprier dans chaque lot que traverse la voie, en donnant les numéros de ces lots, la superficie, la longueur et la largeur de la partie à exproprier et, autant que possible, les noms des propriétaires et occupants.

Tous les plans, profils et livres de renvoi doivent être datés et certifiés et signés par le président, ou le vice-président ou le gérant général, et aussi par l'ingénieur de la compagnie.

Le plan et le profil qui seront conservés par la Commission doivent être tracés sur *toile*, ceux qui doivent être retournés pourront être des impressions au bromure, ou des impressions blanches ou des photographies.

Tous les profils seront basés, lorsque cela est possible, sur le niveau de la mer.

Tous les livres de renvoi devront être en bon papier fort, ayant la forme d'un livre, avec une couverture de papier convenable. Leur format sera, autant que possible, de 7½ pouces par 7 pouces. Il est permis d'inscrire le livre de renvoi au verso du plan.

FORME DU LIVRE DE RENVOI.

Compagnie de chemin de fer ....
Division ou province de...........................Embranchement.............

LIVRE DE RENVOI ACCOMPAGNANT LE PLAN DU TRACÉ ET INDIQUANT LES TERRAINS À EXPROPRIER POUR LES FINS DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION.

De la station.	A la station.	Largeur de voie.	Propriétaire.		Milieu du livre ouvert.	Partie de	Section ou lot.	Township, paroisse ou numéro de la réclamation.	Rang.	Superficie ou acres.	Remarques.

SYSTEME D'ENCLENCHEMENT.

Règlements quant à l'usage des signaux d'enclenchement et d'aiguillage et à la vitesse des trains sur les croisements à niveau et ponts tournants.

1. Dans leur position normale les signaux doivent indiquer le danger.
2. Lorsque le poteau éloigné du sémaphore indique précaution, le mécanicien en le dépassant doit être maître de sa machine et prêt à stopper avant d'atteindre le poteau de gare.
3. Lorsque le poteau de gare arbore le signal de danger, le train ne doit pas le dépasser.
4. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un croisement à niveau, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à trente-cinq milles à l'heure et celle des trains de marchandises à vingt milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait dépassé le croisement.
5. Lorsque les signaux indiquent que la voie est libre sur un pont tournant, la vitesse des trains de voyageurs doit être réduite à vingt-cinq milles à l'heure, et celle des trains de marchandises à quinze milles à l'heure, jusqu'à ce que le train entier ait passé.

Regles generales s'appliquant au systeme d'enclenchement et d'aiguillage aux passages a niveau et aux raccordements sur voies ferrees et ponts tournants.

Le système et la construction des signaux d'enclenchement et d'aiguillage en usage entre voies ferrées pour les croisements à niveau, les raccordements et les ponts tournants, doivent être conformes aux règles générales suivantes:—

1. Les points de déraillement devront être placés à au moins cinq cents pieds (500) du point d'intersection ou de contact des voies ou des extrémités des ponts tournants, à moins qu'il n'en soit autrement ordonné. Pour les voies simples, lorsque cela est possible, les points de déraillement doivent être en dedans de la courbe, et pour les voies doubles sur le rail extérieur des deux voies. Sur les voies doubles l'on exigera des appareils de déraillement à reculons.
2. Les poteaux de gare des sémaphores doivent être à cinquante-cinq pieds (55) au delà du point de déraillement, et la distance entre ces poteaux et les poteaux éloi-

gnés ne sera pas moindre que douze cents pieds (1,200), à moins qu'il n'en soit ordonné autrement.

3. Des contre-rails doivent être posés à l'extérieur du rail sur lequel est placé l'appareil de déraillement, ou à l'intérieur du rail opposé, et, depuis six pieds (6′) au moins, en avant du point de déraillement, se prolonger dans la direction du croisement, parallèlement à la voie, et fixés solidement à neuf pouces (9″) du rail sur une longueur de quatre cents pieds (400′). Le contre-rail, néanmoins, ne devra se trouver à moins de cent pieds (100′) du losange, du point d'intersection ou de l'extrémité du pont tournant.

4. La position normale de tous les signaux doit indiquer danger, les voies de déraillement doivent être ouvertes, et le système d'enclenchement disposé de telle sorte que le préposé des signaux ne puisse pas donner d'indications contradictoires.

5. Les signaux seront donnés au moyen de sémaphores, et seulement par trois positions des bras; pendant la nuit, on se servira de lumières de couleurs.

6. L'appareil sera construit de telle sorte que tout ce qui pourra empêcher le fonctionnement du signal laissera ce dernier au point où l'indication sera la moins favorable.

7. Les sémaphores seront placés du côté où se tient le mécanicien sur une locomotive.

8. Lorsque l'on se sert d'appareils de levier à main, aux points d'aiguillage ou de déraillement sur les voies où les trains circulent à grande vitesse, ces appareils devront être placés en dehors des rails et fermés à clef, de même que les signaux indiquant la position; lorsque ceci est impraticable, on doit se servir de " facing point locks ".

9. Le système d'enclenchement sera disposé de telle sorte qu'un signal de voie libre ne pourra pas être donné tant que les aiguilles de passage ou de déraillement, s'il y en a, sur des voies convergentes, ne seront pas dans leur position normale, et que les aiguilles de la première voie ne seront pas en position et enclenchées.

10. Sur les voies où les trains circulent à grande vitesse, les signaux seront donnés au moyen de sémaphores élevés, avec pas plus de trois bras par poteau. Les signaux près de terre seront employés sur les voies à petite vitesse, ou aux points de déraillement à reculons sur les voies doubles.

11. Les bras et les fanaux de tous les sémaphores éloignés doivent être à la vue du signaleur qui se tient dans la tour. Si, pour une raison quelconque, le bras ou la lumière d'un sémaphore ne peut être placé à la vue du signaleur, il faut installer dans la tour un avertisseur ou indicateur.

12. Une demande d'inspection des appareils d'enclenchement doit être présentée à la Commission; en faisant cette démarche on déposera un plan clairement tracé indiquant l'endroit du croisement, du raccordement ou du pont tournant, et la position des lignes mères, voies d'évitement, aiguilles, voies de garage, etc., dans les limites de l'enclenchement.

Les différentes voies doivent être indiquées par des lettres ou des chiffres, avec des explications sur leur emploi. On donnera la pente de chaque ligne mère ainsi que les numéros des signaux, des aiguilles et des appareils d'enclenchement, etc., correspondant aux leviers placés dans la tour.

Détails.

13. Le mécanisme sera du modèle des enclenchements, et les leviers seront numérotés de droite à gauche.

14. Chaque levier ne fera fonctionner qu'un seul signal.

Conduits.

15. On se servira de tuyaux ou conduits d'un pouce, en acier malléable ou fer forgé, pour les raccordements avec les aiguilles, voies de déraillement, rails mobiles, losanges, barres d'enclenchement, accouplements et signaux de gare.

(*a*) Les conduits seront droits autant que possible et placés à pas moins de quatre pieds (4') de la voie, sauf lorsqu'ils passent entre deux voies. Sur les travées tournantes et aux approches on les éloignera de la largeur de la voie autant que les circonstances le permettront.

(*b*) Les conduits seront appuyé sur des supports espacés de pas plus de sept pieds (7').

(*c*) Les manchons sur les conduits seront placés à pas moins de douze pouces des supports, avec levier au centre.

(*d*) Les raccordements des tuyaux seront faits au moyen de manchons taraudés, et les joints bouchés et rivés, ou clavetés ou assujétis de quelque autre façon convenable.

Fils.

16. Les signaux seront actionnés par des fils métalliques, celui du mouvement d'arrière ayant deux pouces (2") de jeu de plus que celui d'avant.

(a) Les fils seront appuyés sur des supports espacés de pas plus de quarante pieds (40'). Lorsque les fils passent près des conduits, les supports des premiers seront, si c'est possible, attachés aux supports des conduits. Lorsque les supports des fils seront fixés à des fondations indépendantes, ils seront placés à pas moins de six pieds (6) du rail le plus proche, si la chose est passible.

Par ordre de la Commission,

A. D. CARTWRIGHT.

Secrétaire.

ANNEXE I.

Abbott—Railway Law of Canada, 2 vols.
Abbott on Telephony, 6 vols.
Abbott—Electrical Transmission of Energy.
Act to Regulate Commerce, 1906.
Adams—The Block System.
Alberta Statutes, 1907-1909.
Allen—Telegraph Cases.
American Electrical Cases, 7 vols.
American and English Annotated Cases, 14 vols.; Digest, vols. 1-10.
American and English Encyclopedia of Law, 32 vols.; Supplement, vols. 3 et 4.
American and English Railroad Cases, Old Series, 61 vols.; Digest, vols. 1.-35, 36-43, 2 vols.
American and English Railroad Cases, New Series, 53 vols.; Digest, vols. 1.23, 24-43, 44-53, 3 vols.; Index Digest, vol. 54.
American Railroad Corporation Reports, Lewis, 12 vols.
American Railway Reports, 21 vols. (vol. 1, Trueman; vols. 2, 3, 4 et 5, Mallory; 6, 7, 8 et 9, Shipman; 10 à 21, Ladd; Ladd comprend 20 et 21, Clemens.)
Anderson's Dictionary of Law, 1 vol.
Anderson's Index Digest of Interstate Commerce Laws.
Armstrong's Digest Nova Scotia Reports, 1 vol.
Ashe--Electric Railways.
Audette—Practice of the Exchequer Court.
Baldwin—American Railroad Law.
Bartholomew—Air Brakes for Electric Cars.
Beach's Law of Railways, 2 vols.
Beach—Monopolies and Industrial Trusts.
Beach's Railway Digest, Annual, 1889.
Beal on Bailments.
Beal—Cardinal Rules of Legal Interpretation.
Beal & Wyman—Railroad Rate Regulation.
Beauchamp—Jurisprudence of the Privy Council.
Beaudry-Lacantinerie—Droit Civil.
Beavan & Walford Railway Cases.
Bell & Dunn's Practice Forms.
Beullac—Code de Procédure Civile.
Bigg's General Railway Acts, 15e Ed., 1898.
Biggar's Municipal Manual, 17e Ed., 1900.
Bird's Digest British Columbia Case Law, 1 vol.
Blakemore—The Abolition of Grade Crossings in Massachusetts.
Bligh's Ontario Law Index to 1900.
Bligh & Todd—Dominion Law Index, 2e Ed., 1898.
Booth—Street Railways.
Boulton—The Law and Practice of a Case Stated.
Bouvier's Law Dictionary, 2 vols.
Boyle & Waghorn—The Law and Practice of Compensation.
Boyle & Waghorn—The Law Relating to Railway and Canal Traffic, 3 vols.
Brassey, Lord—Fifty Years of Progress and the New Fiscal Policy.
Bryce—Tramways and Light Railways, 2e Ed., 1902.

Brice—Ultra Vires, 3e Ed., 1893.
British Columbia Reports, 13 vols.
British Columbia Laws, Consolidated, 1877.
British Columbia Statutes, Revised, 1897, 2 vols.
Broom's Legal Maxims, 7e Ed., 1900.
Browne's Law of Carriers.
Browne—The Law of Compensation, 2e Ed., 1902.
Browne's Practice Before the Railway Commissioners.
Brown & Theobald—Law of Railways, 3e Ed., 1899.
Butterworth—Practice of the Railway and Canal Commission.
Butterworth—Railways and Canals, 2e Ed., 1889.
Byer—Economics of Railway Operation.
California Railroad Commission, Rapport annuel, 1908.
Calvert's Regulation of Commerce.
Canada Law Journal, vols. 41-45.
Canada and Newfoundland Gazetteer, 1909.
Canada Year Book, 1908.
Canadian Annual Digest, 1896-1909.
Canadian Annual Review, 1906-1908.
Canadian Law Review, vols. 3-6.
Canadian Law Times, vol. 28.
Canadian Railway Act, Annotated, MacMurchy et Dennison.
Canadian Railway Cases, 8 vols., MacMurchy et Dennison.
Car Builder's Dictionary, 1906.
Carmichael's Law of the Telegraph, Telephone and Submarine Cable.
Cartwright's British North America Cases, 5 vols.
Cartwright's Canadian Law List, 1906-1910.
Century Dictionary and Cyclopedia, 10 vols.
Chamber's Parliamentary Guide, 1909.
Chitty's Archbold's Q. B. Practice, 14e Ed., 1885.
Chitty's K. B. Forms, 13e Ed., 1902.
Clarke and Others—The American Railway.
Clarke—State Railroad Commissions.
Clarke—Street Accident Law, 2e Ed., 1904.
Clements—Canadian Constitution, 2e Ed., 1904.
Clifton, E. C., et A. Grimaux—A New Dictionary, of the French and English Languages.
Clifton, E. C., et A. Grimaux—Technological Dictionary, English, German, French.
Clode—Rating of Railways.
Colson—Abrégé de la Législation des Chemins de Fer et Tramways.
Congdon's Digest Nova Scotia Reports, 1 vol.
Connors—Report of the Working of American Railways.
Cooley—Taxation, e Ed., 1903, 2 vols.
Capnall—A Practical Guide to the Administration Highway Law.
Correspondence between Board of Agriculture and Fisheries and Railway Companies of Great Britain.
Coutlee's Digest Supreme Court Reports.
Cowles—A General Freight and Passenger Post, 4e Ed., 1905.
Croswell—The Law Relating to Electricity.
Currier—Railway Legislation of the Dominion of Canada, 1867-1905.
Cyclopedia of Law and Procedure, 34 vols., Annotations, 1907-1909.
Daggett—Railroad Re-organization.
Dale and Lehmann's English Overruled Cases, 2 vols.

Daniell—Chancery Forms, 5e Ed., 1901.
Darlington—Railway and Canal Traffic Acts.
Darlington—Railway Rates.
David—Des Cours d'Eau, 3 vols.
Denton—Municipal Negligence (Highways).
Dewsnup—Railway Organization and Working.
Dictionnaire de la Langue Française avec un Supplément d'Histoire et de Géographie—Littré et Beaujeu.
Dictionary of Altitudes in Canada, 1903.
Digest of American Decisions and Reports—Rapalje, 3 vols.
Digest American Reports, 2 vols.
Digest Canadian Case Law, 1901-1905, 1 vol.
Digest Ontario Case Law, 4 vols.; supplément, 1 vol.
Digest United States Supreme Court Reports, vols. 1-186, 4 vols., vols. 1-206, 6 vols.
Disney—Carriage by Railway.
Dodd—Law of Light Railways.
Statuts du Canada, 1867-1909.
Statuts Revisés du Canada, 1886, 2 vols.; 1906, 4 vols.
Lois des provinces et du Canada qui ne sont pas abrogées par les Statuts Revisés, 1887.
Dorsey—English and American Railroads Compared.
Douglas—The Influence of the Railroads of the United States and Canada on the Mineral Industry, 1909-1910.
Drinker—Interstate Commerce Act, 2 vols.
Duff on Merchants Bank and Railroad Book-keeping, 20e Ed., 1888.
Eaton—Railroad Operations—How to Know Them.
Edwards—Railway Nationalization.
Eddy on Combinations, 2 vols.
Elliott on Railroads, 4 vols.
Elliott on Roads and Streets, 2e Ed., 1900.
Encyclopedia Britannica, 35 vols.
Encyclopedia of the Laws of England, 2e Ed., 15 vols.
Endlich on Statutes.
English Law Reports (série complète jusqu'à 1909).
English Railway and Canal Traffic Cases—Brown, Macnamara and Neville, 13 vols.
English Reports (réimpressions), 10 vols.
English Ruling Cases, 26 vols.; Supplement, vol. 27.
Exchequer Court Reports, 11 vols.
Ewart's Digest Manitoba Law Reports.
Farnham's Waters and Water Rights, 3 vols.
Fetter—Carriers of Passengers, 2 vols.
Finch—Federal Anti-Trust Divisions, 2 vols.
Forney—Catechism of the Locomotive.
Fry—Specific Performance, 3e Ed., 1892.
Fuzier—Herman—Code Civil, 4 vols.; Supplément, 2 vols.
Fuzier—Herman—Répertoire du Droit Français, 37 vols. (Vols. 13 à 37 comprenant Carpentier-Saint.)
Georgia Railroad Commission, Rapports annuels, 1905-1908.
Gilbert—American Electrical Cases, 1902-1904, vol. 8.
Gillette, Halbert P.—Hand Book of Cost Data.
Glen on Highways, 2e Ed., 1897.
Gould on Waters, 3e Ed., 1900.

Goodeve—Railway Passengers, 2e Ed., 1885.
Gray—Communication by Telegraph.
Greene—Highways, 2e Ed., 1902.
Grierson—Railway Rates English and Foreign.
Hadley—Railway Transportation (16e Impression, 1903.)
Hadley—Railway Working and Appliances.
Haines—American Railway Management.
Haines—Railway Corporations as Public Servants.
Haines—Restrictive Railway Legislation.
Hamilton—Railway and Other Accidents.
Hamilton—Railroad Laws of New York, 1906-1907.
Hamlin's Interstate Commerce Acts Indexed and Digested.
Hardcastle's Statute Law, 3e Ed., 1901.
Hatfield—Lectures on Commerce.
Hay, Jr.—The Law of Railway Accidents in Massachusetts.
Henderson—Ditches and Water Courses, 1895.
Hendrick—Railway Control by Commissions. C
High on Injunctions, 2 vols., 4e Ed., 1905.
Hodges on Railways, by J. M. Lely, 2 vols., 7e Ed., 1888.
Hodgins—Dominion and Provincial Legislation, 2e Ed., 1887-1895.
Holmsted and Langton—Ontario Judicature Act, 3e Ed., 1905.
Holmsted and Langton—Forms and Precedents.
Holt—Canadian Railway Law.
Hopkins—The Law of Personal Injuries.
Hudson—Compensation, 2 vols.
Hutchinson's Carriers, 3 vols., 3e Ed., 1906.
Hutchinson on Carriers, 2e Ed., Mechem, 1891.
Illinois Railroad & Warehouse Commission, Rapport annuel, 1905, 1906 et 1908.
Illinois Railroad & Warehouse Commission, Rapport spécial, 1902-1906, 1 vol.
Index to cases Reported in Ontario Law Reports, 1905-1909.
Index to Dominion and Provincial Statutes (à 1902) (1909)—Stewart.
Index to Quebec Official Reports.
Index to the Railway Acts of Canada, 1898. Vaughan.
Interstate Commerce Commission Reports, 5 vols.
Interstate Commerce Reports, 16 vols.
Jevons—The State in Relation to Labour.
Johnson—American Railway Transportation.
Johnson—Ocean and Inland Water Transportation.
Jones—Telegraph and Telephone Companies (1906).
Joyce—Electric Law.
Judson—Interstate Commerce.
Kant's Index to cases Judiciously Noticed in the Law Reports.
Keasbey—Electric Ways, 2e Ed., 1900.
Kerr—Injunctions, 4e Ed., 1903.
Kirkman—The Science of Railways, 12 vols.
Lafleur—Conflict of Laws.
Langelier—Cours de Droit Civil, 4 vols.
Langelier—De la Preuve.
Langstroth & Stilz—Railway Co-operation.
Larombière, 5 vols.
Laurent—Droit Civil, 33 vols; Supplément, 8 vols.
Law Times Reports, 100 vols.
Legal News, 20 vols.

Lefroy's Legislative Power in Canada.
Leggett—Bills of Lading.
Lewis—Eminent Domain, 2 vols. 2e Ed., 1900.
Lewis' Sutherland—Statutory Construction, 2 vols., 2e Ed., 1904.
Louisiana Railroad Commission Annual Report, 1905.
Lovell's Compendium, 1907-1908.
Lovell's Gazetteer of the Dominion of Canada.
Lower Canada Jurists, vols. 1-34.
Lower Canada Reports, 17 vols.
Macnamara—Law of Carriers.
Manitoba Law Report, 17 vols.
Manitoba Reports, Temp. Wood, 2 vols.
Manitoba Statutes, 1871 à 1909.
Manitoba Statutes Revised, 1891, 2 vols.; 1902, 1 vol.
Mann—Massachusetts Railroad and Railway Laws.
Massachusetts Railroad Commissioners' Annual Report, 1905-1909.
Mathieu, M.—Code Civil de la Province de Québec.
Maxwell on Statutes, 4e Ed., 1905.
Mayne on Damages, 7e Ed., 1903.
McDermot—Railways.
McLean, S. J.—Georgian Bay Canal.
McPherson & Clarke—Law of Mines.
McPherson—Railroad Freight Rates in Relation to the Industry and Commerce of the United States.
McPherson—The Working of the Railroads.
Merritt—Federal Regulation of Railway Rates.
Mews' Digest English Case Law, 16 vols.; Annual Supplements, 1898-1908.
Meyer—British State Telegraphs.
Meyer—Government Regulation of Railway Rates.
Meyer—Municipal Ownership in Great Britain.
Meyer—Public Ownership and the Telephone in Great Britain.
Meyer—Railway Legislation in the United States.
Michigan—Annual Report of the Commissioner of Railoads, 1904-1908.
Michigan Railroad Laws, 1905-1907.
Mignault, 8 vols.
Minnesota—Annual Report of the Railroad and Warehouse Commission, 1891-1897; 1899-1908.
Mississippi—Report of the Railroad Commissioners, 1903 et 1909.
Missouri—Report of the Railroad and Warehouse Commissioners, 1904-1905.
Montreal Directory, 1909-1910.
Montreal Law Reports, S.C., 7 vols., Q.B., 7 vols. Digest by Saint-Cyr.
Moore on Carriers.
Murray's English Dictionary, 7 vols.
Nebraska State Railway Commission—Laws of Nebraska Relating to Railroads and other Common Carriers.
Nellis—Street Railroad Accident Law.
Nellis—Street Service Railroads.
Nelson—The Anatomy of Railroad Reports.
Nelson—Interstate Commerce Commission.
New Brunswick Equity Reports, 3 vols.
New Brunswick Reports, 38 vols.
New Brunswick Statutes, 1867-1909.
Consolidated Statutes, 1877, 1 vol.; 1903, 2 vols.
Newcombe—Railway Economics.

Newcombe—Work of the Interstate Commerce Commission.
New Jersey—Report of the Board of Railroad Commissioners, 1907.
New York—Report of the Railroad Commissioners, 1902, 1903, 1905-1906.
Ordonnances des Territoires du Nord-Ouest, 1878-1905.
Ordonnances revisées, 1898.
Ordonnances génerales, 1905.
Nouveau Dictionnaire Anglais-Français et Français-Anglais.
Nova Scotia Judicature Act, 1900.
Nova Scotia Reports, 42 vols.
Nova Scotia Reports, Young's Admiralty, 1 vol.
Nova Scotia Statutes, 1865-1909.
Revised Statutes, 4e Série, 1871.
5e Série, 1884.
1900, 2 vols.
Noyes—American Railroad Rates.
Nutt, D.—Technological Dictionary, French, German, English.
O'Brien's Conveyancer, 3e Ed., 1906.
Official Postal Guide of Canada, 1904-1906.
Oklahoma—Report of the Corporation Commission, 1908.
Ontario Railway Digest, 1 vol.
Ontario Statutes, 1867-1909.
Revised Statutes, 1877, 2 vols.; 1887, 2 vols.; 1897, 3 vols.
Statuts de la province du Canada et du Canada.
Concernant Ontario, 1877.
Ottawa Directory, 1908, 1909.
Oxley's Light Railways, 2 vols.
Paine—The Law of Bailments.
Paish—The British Railway Position.
Parsons—The Heart of the Railway Problem.
Parsons—Railway Companies and Passengers.
Patterson—Railway Accident Law.
Pierce—Digest of Decisions Under Act to Regulate Commerce, 1887-1908.
Piggott's Imperial Statutes, 2 vols., à 1903.
Pollock—Bill of Lading Exceptions, 2e Ed., 1895.
Poor's Manual of Railroads, 1905-1908.
Postal Guide of Canada (Official), 1904-1906.
Pratt—American Railways.
Pratt—German *versus* English Railways.
Pratt and McKenzie—Highways, 15e Ed., 1905.
Pratt—Railways and their Rates.
Prentice—Federal Powers over Carriers and Corporations.
Prince Edward Island Statutes, 1867-1907.
Prince Edwards Island Statutes, 1867-1907.
Quebec Statutes, 1868-1909.
Revised Statutes, 1888, 2 vols. Supplement, 1889.
Statuts de Québec, 1866-1909.
Statuts Refondus de la Province de Québec, 1888, 2 vols.
Compléments des Statuts de Québec, 1888.
Railways and Canals Report, 1902, 1903, 1905.
Railways in the United States, 2 vols., 1902.
Ramsay & Morin Reports.
Repalje & Mack's Digest of Railway Law, 8 vols.
Rapports Judiciaires Officiels de Québec, C.B.R., 17 vols.; C.S., 34 vols.
Ray—Negligence of Imposed Duties—Passenger Carriers.

" " Freight Carriers.
Redfield—The Law of Railways, 2 vols.; 6e Ed., 1888.
Redman—Arbitration and Awards, 4e Ed., 1903.
Redman—Law of Railway Carriers, 2e Ed., 1880.
Reese on Ultra Vires.
Revue de Jurisprudence, 14 vols.
Revue Légale, Old Series, 22 vols.
New Series, 13 vols.
Richardson and Hook—American Street Railway Decisions, 2 vols.
Richards and Soper—Compensation.
Ripley—Railway Problems.
Robertson—Tramways, 3e Ed., of Sutton's Tramway Acts of the United Kingdom.
Robinson and Joseph's Law and Equity Digest, 2 vols.
Roscoe's Nisi Prius, 2 vols., 17e Ed., 1900.
Ross—British Railways.
Rover—Railroads, 2 vols.
Russell—Arbitration, 9e Ed., 1906.
Russell and Bayley—Indian Railways Act, 1890, 2e Ed., 1903.
Russell's Equity, 1 vol.
Saskatchewan Reports, 1 vol.
Saskatchewan Statutes, 1906-1908.
Scott—Law of Telegraphs.
Schouler—Bailments and Carriers, 3e Ed., 1897.
Scrutton—Charter parties and Bills of Lading, 5e Ed., 1904.
Seton on Decrees, 3 vols., 6e Ed., 1901.
Sirey—Code Civil, 3 vols.
Smith, J. Russell—The Organization of Ocean Commerce.
Snyder—American Railways as Investments.
Snyder—Annotated Interstate Commerce Act and Federal Anti-Trust Laws.
Sourdat, 2 vols.
South Carolina, 30th Annual Report of the Railroad Commission, 1908.
Statistics of Railways in the United States in 1888 to 1907.
Statutes Relating to the City of Toronto, 1894.
Stephens' Digest Railway Cases.
Stevens' Digest New Brunswick Reports, 1 vol., 3e Ed.
Stephens' Quebec Digest, 4 vols.
Stickney—The Railway Problem.
Streets' Foundation of Legal Liability, 3 vols.
Street Railway Reports, 2 vols.
Stroud's Judicial Dictionary, 3 vols.
Supreme Court of Canada Reports, 41 vols.
Sutherland on Damages, 4 vols., 4e Ed., 1903.
Talbot and Fort's English Citations, 1865-1890.
Taschereau—The Criminal Code, 3e Ed., 1893.
Taschereau—Thèse du Cas Fortuit.
Taylor on Evidence, 2 vols., 10e Ed., 1906.
Territories Law Reports, 5 vols.
Texas—Report of the Railroad Commission of Texas, 1905, 1907, 1908.
La Thémis, 5 vols.
Théoret, C.—Code de Procédure Civile, Montréal.
Thompson—Law of Electricity.
Thornton—Railroad Fences and Private Crossings.
Tiedeman—Municipal Corporations in the United States.

Toronto Directory, 1906-1909.

United States Supreme Court Reports, Law. Ed., 53 livres, y compris vols. 1 à 210, 211-214.

Van Zile—Bailments and Carriers.

Virginia—Report of the State Corporation Commission, 1905, 2 vols.; 1906, 2 vols.; 1907, 1 vol.

Waghorn—Traders and Railways.

Webb's Economics of Railroad Construction.

Webster's Collegiate Dictionary.

Weir's Assessment Law of Canada.

Weld—Private Freight Cars and American Railways.

Wellington—The Economic Theory of Railway.

Wellington, A. M.—Economical Theory of Railway Location.

Weyl—Passenger Traffic of Railways.

Whitaker's Almanac, 1904.

Wigmore on Evidence, Edition canadienne, 5 vols.

Wilson—Safety of British Railways, The.

Wisconsin—Report of the Railroad Commission, 1906.

Woodfall—Railway and Canal Traffic.

Wood—Railway Law, 3 vols., 2e Ed., 1894.

Words and Phrases Judically Defined, 8 vols.

York—Report on a visit to America.

Ordonnances du Territoire du Yukon, 1903 à 1906 et 1909.

Ordonnances revisées, 1902.

ANNEXE J.

Relevé des demandes faites à la Commission en vertu des différents articles de la loi des chemins de fer, pour l'année close le 31 mars 1910.

Objet	Article	Nombre
Amendements des décrets	Article 29	33
Règles et règlements	Articles 30, 307, 313, 269	37
Travail du dimanche	Article 44	2
Délai	Article 50	4
Tracé de la ligne	Articles 157-168	119
Carte des tracés	Article 157	29
Corrections de plans	Article 162	8
Ch. de f. "tel que construit"	Article 164	29
Revision de tracé	Article 167	52
Expropriations	Articles 172-191	14
Dédommagements	Articles 192-214	2
Embranchements	Articles 221-226	294
Croisements et jonctions de ch. de f.	Articles 227-228	65
Appareils d'enclenchement	Article 227	5
Passages à niveau	Articles 235-243	533
Détournements de routes	Article 237	37
Protection de passages à niveau	Article 243	331
Raccordements de télégraphe et de téléphone	Article 245	13
Croisements de fils télégraphiques	Article 246	30
Croisements de fils téléphoniques	Article 246	970
Croisements de câbles électriques	Article 246	270
Conventions, téléphones	Article 248	6
Conduites d'eau	Article 250	87
Conduites de gaz	Article 250	52
Egouts	Article 250	75
Ponceaux	Article 250	5
Traversées de fermes	Articles 252-253	12
Protection des traversées de fermes		3
Garde-bestiaux	Articles 254-255	1
Clôtures d'emplacement de voie	Article 254	5
Ponts, etc.	Article 257	310
Tunnels	Articles 256-257	28
Stations	Article 258	65
Situation des stations	Article 258 ab.	487
Ouverture de voies ferrées	Article 261	42
Etat des voies ferrées	Article 262 ab.	65
Rapports sur matériel roulant	Articles 263-268	97
Service des trains	Article 264	19
Interruption du trafic	Article 279	3
Accommodation *re* trafic	Article 284	21
Garnitures des pointes de croisements	Article 285	12
Rapports sur accidents	Articles 292-293	892
Chardons et herbes	Article 296	1
Feux des locomotives	Articles 297-298	
Taxes *re* péages réglementaires	Article 314	9
Egalité des péages	Articles 315-320	7
Préférences	Article 317	1
Aiguillages sur voies communes	Articles 317-334	9
Classification des marchandises	Article 321	9
Formules de tarif	Articles 322-339	2
Rejet de tarifs	Article 323	1
Tarifs fixes sur marchandises	Article 327	12
Tarifs fixes des voyageurs	Article 331	9
Tarifs spéciaux	Articles 328-332	12
Tarifs communs	Article 335	4
Dispositions relatives aux transports	Articles 340-342	5
Taxes de téléphone	Articles 355-360	3
Conventions, fusions de	Articles 361-363	6
Remboursements		22
Enquêtes		304
Demandes		69
Plaintes		494
Appels aux cours suprêmes		5
Total		6,148

ANNEXE K.

Listes des causes en appel à la Cour Suprême, depuis le 1er *février* 1904 *jusqu'au* 31 *mars* 1910..

1. Dossier 1114. Chemin de fer de Montréal Terminus *vs* Montreal Street Railway, croisement de l'avenue Pie IX. Appel à la suite d'un ordre du sous-commissaire principal et du commissaire Mills sur une question de juridiction. Appel permis.

2. Dossier 1492. Chemin de fer de la Baie-James *vs* croisement de la ligne de ceinture par le chemin de fer Grand-Tronc.

3. Dossier 383. Chemin de fer Canada-Atlantique, Ottawa Electric et la cité d'Ottawa *vs* passage souterrain de la rue Bank. Appel du chemin de fer Ottawa Electric sur question de droit. Appel rejeté.

4. Dossier 588, *re* gare Union de Toronto, expropriation A. R. Williams. Appel à la Cour Suprême, puis au Conseil Privé, Angleterre, sur question de juridiction. Appel rejeté.

5. Dossier 1604. Cause 1309. Robinson *vs* tarif de deux centins du chemin de fer Grand-Tronc. Appel à la Cour Suprême, puis au Conseil Privé, Angleterre, sur question de droit. Appel rejeté.

6. Dossier 689. Chemin de fer Pacifique-Canadien *vs* Grand-Tronc, *re* embranchement de London, Ont. Appel de la Compagnie du Grand-Tronc à la Cour Suprême sur question de juridiction. Appel rejeté.

7. Cause 1680. Croisement des chemins de fer *Essex Terminal* et *W. E. & L. S. R. Co.*, township de Sandwich. Appel du chemin de fer *Essex Terminal* à la Cour Suprême sur une question de droit. Appel rejeté.

8. Dossier 1497. T. D. Robinson et voie de service du Canadian-Northern à Winnipeg. Appel à la Cour Suprême par la Compagnie du Canadian-Northern sur question de juridiction. Appel rejeté.

9. Dossier 9527. Tramway de Montréal, *re* taux du quartier Mont-Royal. Appel Tramway de Montréal à la Cour Suprême du Canada sur question de juridiction. Appel permis.

10. Dossier 8644. Cause 4719. *Re* ministère de l'Agriculture, province d'Ontario et station de Vineland du Grand-Tronc. Appel à la Cour Suprême du Canada par la compagnie de chemin de fer sur question de juridiction. Appel rejeté.

11. Cause 3322, *re* viaduc de Toronto. Appel à la Cour Suprême par la Compagnie du Pacifique-Canadien sur question de droit. Appel rejeté.

12. Cause 4813, *re* clôtures et garde-bestiaux. Ordonnance 7473. Appel de la Compagnie du Pacifique-Canadien à la Cour Suprême sur question de jurisprudence. Appel partiellement permis.

13. Dossier 9351. Cause 4492. Cité de Toronto, Compagnies des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien *re* échange de billets. Cause portée devant la Cour Suprême par la ville de Toronto sur question de droit.

14. Dossier 5990. Cause 2545. *Re* viaduc du chemin de Richmond, ville d'Ottawa et comté de Carleton. Appel du comté de Carleton, sur question de juridiction. Appel rejeté.

15. Dossier 13079. Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc et du chemin de fer Canadian-Northern-Ontario, township de Scarboro. Appel de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc à la Cour Suprême sur question de juridiction. Appel rejeté.

16. Dossier 7529. Cause 3269. Chemin de fer Grand-Tronc et *British American Oil Company.* Tarif sur huile. Appel de la Compagnie du Grand-Tronc à la Cour Suprême sur une question de droit. En suspens.

17. Dossier 1519. Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et Fort-William *re* tracé. Appel du Grand-Tronc-Pacifique à la Cour Suprême du Canada sur question de juridiction. En suspens.

18. Dossier 11965. Chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, et Davy . Appel de la Compagnie de chemin de fer Niagara, Sainte-Catherine et Toronto sur question de juridiction. Appel permis.

19. Dossier 9527. Tramway de Montréal *re* taux du quartier Mont-Royal. Appel de la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal à la Cour Suprême du Canada sur question de juridiction. Appel permis.

LISTE des causes portées devant le Gouverneur en Conseil depuis le 1er février 1904 jusqu'au 31 mars 1910.

1. Dossier 399. Croisement par le chemin de fer de la Baie-de-Quinté du Pacifique-Canadien à Tweed. Appel au Gouverneur en Conseil par la Compagnie du chemin de fer de la Baie-de-Quinté. Ordonnance annulée et première ordonnance du Comité des Chemins de fer confirmée.

2. Dossier 1455. Chemin de fer de la Baie-James *vs* croisement du chemin de fer Grand-Tronc près de Beaverton. Appel de la Compagnie de la Baie-James au Gouverneur en Conseil. Appel rejeté.

3. Dossier 1780. *Re* croisements de la rue Chatham. Appel de la Compagnie du Grand-Tronc au Gouverneur en Conseil. Appel rejeté.

QUARANTE-TROISIÈME RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

ERRATUM.

Page 51, relevé des dépenses au compte du capital de la Commission du Port de Montréal, le reliquat payé pour locomotives devrait être $2,228 au lieu de $26,228.

MARINE

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1910

A Son Excellence le Très honorable sir ALBERT HENRY GEORGE, COMTE GREY, VICOMTE HOWICK; BARON GREY DE HOWICK; BARONNET, C.C.M.G., ETC., ETC., ETC., Gouverneur général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information de Votre Excellence et du Parlement du Canada, le quarante-troisième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, division de la Marine.

J'ai l'honneur d'être,

De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

LOUIS-PHILIPPE BRODEUR,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Ministère de la Marine et des Pêcheries,
OTTAWA, juin 1910.

TABLE DES MATIERES.

PAGE.

RAPPORT SOUMIS PAR LE MINISTRE.. III
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.. 1

A

Aberdeen.. 17
Alcedo.. 29
Alpha.. 21
Appareils optiques.. 8
Arctic.. 14
Arctic—Croisière de 1908-1909.. 279

B

Bateaux-glaces au cap Traverse, I.-P.-E.. 30
Bayfield.. 26
Belleville—Commission du port.. 57
Bouées à gaz.. 8
Bouées et phares flottants.. 30
" " liste des.. 32
Brant.. 25
Brisement des glaces dans les ports d'Ontario.. 8

C

Canada.. 28
Canadienne, La.. 26
Capitaines de ports.. 171
" " Ontario.. 171
" " Québec.. 171
" " Nouveau-Brunswick.. 172
" " Nouvelle-Ecosse.. 173
" " Ile-du-Prince-Edouard.. 175
" " Colombie-Britannique.. 175
" " Récapitulation.. 175
Capitaines et seconds, Brevets des.. 43
" " Rapport du capitaine Demers.. 221
Cartier.. 27
Champlain.. 16
Chantiers de Sorel.. 13
" Rapport du directeur.. 153
" Réparations exécutées au printemps.. 153
" Constructions.. 153
" Matériaux pour futures constructions.. 153
" Entretien et amélioration des bâtiments et de l'outillage des chantiers.. 154
" Principales réparations durant l'année.. 154
" Travaux exécutés durant l'hiver de 1910.. 159
" Relevé des recettes et dépenses, 1909-1910.. 160
Chantiers maritimes.. 66
Chenal maritime du Saint-Laurent.. 10
" " Rapport de l'ingénieur surintendant.. 120
" " Caractères physiques.. 120
" " Historique du.. 121
" " Projet actuel.. 122
" " Accidents en 1909.. 123
" " Curage du.. 123
" " Service des signaux de marine.. 124
" " Opérations des brise-glaces, 1909-1910.. 126
" " Renseignements généraux.. 129
" " Coût à date.. 131
" " Dragueurs.. 131
" " Progrès des travaux de dragage à date.. 138
" " Détails du travail de dragage.. 140
" " Classification des dépenses pour l'exercice.. 142
" " Matériel de dragage.. 146

Page.

Christine .. 16
Commissaire des Phares, Rapport annuel .. 93
" " Phares, District de la Nouvelle-Ecosse .. 95
" " " " du Nouveau-Brunswick .. 98
" " " " de l'Ile-du-Prince-Edouard .. 100
" " " " de Québec .. 101
" " " " de Montréal .. 104
" " " " d'Ontario .. 105
" " " " de la Colombie-Britannique .. 110
" " Bouées à gaz .. 113
" " " dans la Nouvelle-Ecosse .. 114
" " " le Nouveau-Brunswick .. 114
" " " l'Ile-du-Prince-Edouard .. 115
" " " Québec .. 115
" " " la division de Montréal .. 115
" " " " de Prescott .. 116
" " " " d'Ontario .. 117
" " " la Colombie-Britannique .. 119
Commission du port—Montréal .. 50
" Québec .. 54
" Toronto .. 56
" Belleville .. 57
" Trois-Rivières .. 57
" Pictou, N.-E. .. 59
" Sydney-nord .. 59
Constance .. 28
Correspondance et archives .. 42
Crédits et dépenses pour l'exercice 1909-1910 .. 4
Curlew .. 27

D

Département naval .. 60
" Rapport du contre-amiral Kingsmill .. 192
Dépenses pour les bouées, 1909 .. 31
Dragueurs .. 146
Druid .. 15

E

Earl Grey .. 21
Ecoles de marine .. 43
Engagement et renvoi de matelots .. 44
Enlèvement des obstacles à la navigation .. 8
Etat des dépenses durant l'exercice 1909-1910 .. 162
" depuis la Confédération .. 176
Etude des marées et courants .. 77
Eureka .. 14
Expédition d'animaux sur pied .. 68
" " Rapport de l'inspecteur .. 257

F

Falcon .. 28

G

Gardiens de phares, classification et appointements .. 74
Georgia .. 28
Gulnare .. 27

H

Hôpitaux de la marine .. 231
Hosanna .. 21
Hudson .. 29

I

Ile au Sable .. 261
Ingénieur en chef, Rapport annuel .. 71
" Rapport détaillé de la construction et de l'amélioration des phares .. 82
" District de la Nouvelle-Ecosse .. 82
" " du Nouveau-Brunswick .. 84
" " de l'Ile-du-Prince-Edouard .. 85
" " de Québec .. 85
" " de Montréal .. 87
" " d'Ontario .. 88
" " de la Colombie-Britannique .. 91

I

	Page.
Inspection des animaux exportés	68
" " Rapport de l'inspecteur	257
Inspection des bateaux à vapeur	61
" " Rapport du président	198

K

Kestrel	28

L

La Canadienne	26
Lady of the Lake	29
Lady Grey	21
Lady Laurier	17
Lambton	26
Lansdowne	18
Leebro	20
Législation	69
Levés hydrographiques	44
Lillooet	26
Liste des bouées, par provinces	32
Liste des phares et gardiens de phares	263

M

Maisonneuve	20
Maréographie	7
Marine marchande	62
Marins malades et sans ressources	45
" " Rapport du surintendant médical	241
Matériel de sauvetage	47
Matières illuminantes, appareils optiques et bouées à gaz	8
Maude	20
Minto	24
Montcalm	15
Montréal—Commission du port	50
Maîtres de quais, liste des	165

N

Naufrages et sinistres	42
" Rapport du capitaine Demers	225
Nelson	29
Newington	20
Nouveau thermomètre de marine	67

O

Observatoire magnétique	208
Observatoire météorologique	40
Ostrea	29

P

Petrel	27
Phénomènes dans le fleuve Saint-Laurent	66
Pictou, N.-E., Commission du port	59
Pilotage	43
" Rapport du capitaine Demers	229
Poste de sauvetage de l'Ile au Sable	64
" " Rapport du surintendant	261

Q

Quadra	19
Québec—Commission du port	54

R

Rapport du directeur du service météorologique	198
Reserve	25
Restless	29
Revenus du ministère pour l'exercice 1909	164
" " Pêcheries	164
" " Travaux publics secondaires	166
" " Quais, jetées et ports	168
" " Dus au marins malades	168
" " Inspection des bateaux à vapeur	169
" " Droits côtiers et de phares	170
Rouville	16

S

	Page.
Scout	25
Service de sauvetage	59
" Rapport du contre-amiral Kingsmill	213
Service des phares	5
" signaux	64
" " Rapport du surintendant	249
" " de marine	124
Service hydrographique, Rapport de l'hydrographe	187
Service météorologique et observations	38
" Rapport du directeur	198
" Observatoire de Saint-Jean	206
Service naval	60
" Rapport du contre-amiral Kingsmill	192
Shamrock	21
Simcoe	25
Stanley	18
Service radiotélégraphique	62
" Rapport du surintendant	210
Stations de phares et signaux d'alarme	75
Sydney-nord, Commission du port	59

T

Télégraphie sans fil	210
Thirty-three	30
Toronto—Commission du port	56
Transporteurs	51
Travaux d'hydrographie	76
Trois-Rivières—Commission du port	57

V

Vigilant	28

W

William Jolliff	20

ILLUSTRATIONS.

Phare de l'île Hope, baie Georgienne.
Phare Estevan, C.-B.
Pont du chemin de la côte ouest, à Shelter-Bight, île Vancouver, conduisant à la station de sauvetage de Banfield.
Phare en béton armé, en voie de construction sur l'île Caribou, lac Supérieur.
Phare Shaganash, lac Supérieur.
Phare de face, Batiscan, Québec.
Phare de la pointe Heath, Anticosti.
Roches schisteuses draguées par le dragueur n° 3, au cap Charles sans l'aide d'aucun explosif.
Atelier-flottant.
Arrache-pierres n° 3 levant des galets au Cap-à-la-Roche montrant les limites des opérations de dragage.
Brise-glaces *Lady Grey* brisant des glaces épaisses.
Brise-glaces *Lady Grey* brisant des glaces épaisses sur le lac Saint-Pierre, mars 1910.
Brise-glaces *Montcalm* brisant des glaces épaisses sur le lac Saint-Pierre, mars 1910.
Dragueur de mer hydraulique n° 8 allant au déchargement.
Dragueur de mer hydraulique n° 8 en opération.
Dragueur de mer à pompe n° 9
Bateau faisant le curage du chenal.
Steamer *Laurentic* en face de la Pointe-aux-Trembles.
Epais bancs de glace entassés à la courbe de la Bouée Blanche, lac Saint-Pierre.
Brise-glaces *Montcalm* pris dans les glaces au Cap-Rouge.
Vieux moulin à vent, Verchères, maintenant station de signaux.
Station de signaux, Batiscan, Qué.
Remorqueur *Contrecœur*.
Steamer fédéral *Montmagny*.
Dragueur n° 10 à Sorel.
Arrache-pierres.
Plan de la rivière à Sorel, montrant l'hivernage, 1909-1910.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

A l'honorable LOUIS-PHILIPPE BRODEUR,
Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations et le service du département de la Marine (ministère de la Marine et des Pêcheries) pour l'exercice expiré 1 31 mars 1910.

Les crédits votés par le Parlement pour l'année courante, conformément aux états budgétaires, ont été amplement suffisants pour nos opérations. Les diverses sections du département ont exécuté comme à l'ordinaire la tâche qui leur avait été assignée, dans la pleine mesure où la chose leur était possible. Les brouillards et le mauvais temps ont causé des interruptions dans le service, mais des efforts furent mis en œuvre avec plus ou moins de succès pour surmonter les difficultés. Les délais qui se sont produits dans l'achèvement de la construction des phares et dans l'installation des bouées n'ont pas été plus sérieux que les années précédentes.

Plusieurs nouveaux feux ont été installés en différentes parties du pays, et les phares actuellement en service ont reçu les réparations nécessaires. Quelques phares d'un ordre exceptionnel ont été érigés, mais il s'est effectué plus de progrès dans l'introduction d'appareils illuminants, et de lanternes et lentilles de classe supérieure qu'en matière de construction proprement dite. Diverses modifications ont été jugées nécessaires dans plusieurs tours et stations de signaux de brume pour la réception des nouveaux appareils. Plusieurs nouvelles habitations ont été construites pour les gardiens de phares, et d'autres ont été mises en meilleur état pour recevoir leurs occupants.

Chaque fois que leurs devoirs le leur ont permis, les fonctionnaires ayant charge de voir aux constructions ont fait une inspection personnelle des phares; et d'autre part une inspection continue en a aussi été faite par les ingénieurs de districts et les inspecteurs régionaux qui ont fait rapport au département.

Conformément à la détermination du département de substituer, aux anciens feux, des lanternes modernes de plus grande portée et munies de meilleurs appareils d'optique, plusieurs changements importants ont été effectués et ce travail se poursuit toujours.

La fin de saison exceptionnellement clémente que nous avons eue a permis aux navires d'arriver à leurs ports de destination avec moins de difficultés qu'à l'ordinaire, et les opérations des bateaux brise-glaces se sont aussi faites dans de bien meilleures conditions que les années précédentes. Les bateaux à vapeur faisant le service d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et le continent, et le bateau-passeur allant de la Rivière-Ouelle à la Malbaie, ont pu se maintenir sur leurs routes respectives avec une régularité presque sans précédent.

Trois nouveaux steamers ont été ajoutés à la flotte et mis en service: le *Earl Grey,* attaché au service d'hiver entre l'Ile-du-Prince-Edouard et le continent; le *Simcoe,* attaché au service d'approvisionnement des phares en amont de Montréal et au service des bouées dans la baie Georgienne; le *Lambton,* attaché au service de construction des phares en amont de Québec, sur le Saint-Laurent et sur les Grands Lacs. Le *Earl Grey* a commencé son service dès son arrivée d'Angleterre, où il a été construit; le *Simcoe,* aussi construit en Angleterre, a inauguré son service en juillet 1909; le *Lambton,* construit à Sorel, a commencé son service au printemps de 1909.

Les autres steamers de l'Etat ont été inspectés et réparés suivant qu'il était nécessaire, et l'inspection de leurs coques et machines a été faite par les inspecteurs officiels des bateaux à vapeur. Plusieurs de ces steamers sont employés toute l'année, dans les eaux de l'Atlantique et du Pacifique, et assignés au service des phares, des bouées à gaz et autres bouées le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse et de la baie de Fundy. Les officiers et équipages des navires mis en hivernage furent dirigés vers leurs postes respectifs dès l'ouverture de la navigation, et reprirent leur service comme à l'ordinaire.

Dès les premiers jours du printemps de 1909, le *Montcalm* et le *Lady Grey* purent se frayer un chemin jusqu'à Montréal, ce qui permit aux petits bateaux venant des ports du bas du fleuve de pouvoir reprendre leur service sur le Saint-Laurent plus tôt que les années précédentes.

Les travaux de creusement du chenal du Saint-Laurent ont été poussés avec plus d'activité qu'en 1908, alors que les brouillards et la fumée provenant des incendies de forêts avaient mis obstacle aux opérations de dragage et aux levés hydrographiques. Aux chantiers de Sorel, la construction de remorqueurs, chalands et dragues a fait du progrès, et les améliorations apportées au matériel ont coûté beaucoup de travail et d'argent.

L'inspection des bateaux à vapeur a été l'objet de l'attention du président de la commission et des inspecteurs officiels, et les certificats nécessaires ont été délivrés aux mécaniciens. L'inspection du bétail destiné à l'exportation et autres chargements s'est continuée toute l'année, à Montréal durant la saison de navigation, et en hiver à Saint-Jean (N.-B.) et Halifax. Des brevets de capitaines et seconds ont été délivrés et des conférences ont été faites aux écoles de marine; mais je regrette d'avoir à dire que la plupart du temps l'auditoire a été fort maigre. Des soins médicaux ont continué à être donnés dans les hôpitaux de marine et par les médecins attachés au service des ports, et bon nombre de marins ont eu recours à ces soins. Le nombre des stations

de télégraphie sans fil a été augmenté, et ce service a été amélioré. Le service météorologique a été maintenu, et plusieurs stations salariées et volontaires ont été établies. L'ingénieur ayant charge des travaux hydrographiques a observé, avec ses assistants, les marées sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et des annuaires de marées ont été publiés.

Les rapports annuels des agents du département dans les Provinces Maritimes, à Québec, à Montréal et dans la Colombie-Britannique, ont été envoyés à Ottawa. Ces rapports donnent des renseignements compréhensifs et détaillés au sujet des divers services relevant de ces agents. Des changements ont été effectués par la nomination de nouveaux agents: un à Halifax, pour remplir la vacance créée par la mort de son prédécesseur; un à Saint-Jean, à la suite de la retraite de l'agent sortant de charge; un à Charlottetown, en remplacement de l'agent précédent, nommé sur sa demande inspecteur des feux. Il a aussi été nommé un agent à Montréal, avec juridiction plus étendue. Au département proprement dit, à Ottawa, l'achat des approvisionnements a occupé l'attention de l'agent acheteur et d'un personnel considérable.

En 1908 et 1909, l'expédition arctique fut envoyée dans l'archipel du nord et a parcouru les eaux du détroit de Lancaster, de la baie de Baffin, du détroit de Davis et de partie du détroit d'Hudson. La Commission des phares a tenu plusieurs réunions importantes afin de se concerter au sujet de l'établissement de nouveaux auxiliaires de la navigation, pour lesquels des demandes avaient été faites.

La correspondance s'est beaucoup accrue, et le volume des lettres reçues et envoyées a dépassé de plusieurs mille celui des années précédentes. Il s'est aussi fait une distribution considérable de papeterie, rapports, formules et lois du parlement.

Les services et les institutions de sauvetage ont été maintenus comme à l'ordinaire.

La question de la construction d'une marine pour le Canada a été mise à l'étude l'année dernière, et cette question a nécessité l'emploi d'experts chargés d'exprimer leur avis à ce sujet.

Des sommaires plus détaillés des opérations du département figurent plus loin, dans le présent rapport, sous des en-têtes distincts, et les rapports détaillés des chefs de services forment les appendices. Les rapports de chefs de services ont été lus, et à ce propos je crois bon de soumettre une liste des subdivisions du département de la Marine, laquelle liste donnera une idée de la vaste étendue des sujets devant être nécessairement traités dans la correspondance échangée conformément à vos instructions.

La construction des phares et des signaux de brume.

L'entretien des feux, des bouées à gaz et autres bouées.

La Commission des phares, ayant charge de se prononcer au sujet de la nécessité d'auxiliaires de la navigation.

Les levés hydrographiques.

Le chenal du Saint-Laurent et les chantiers de Sorel.

Le service météorologique et magnétique.

Les enquêtes sur les naufrages.

La Commission des inspecteurs de bateaux à vapeur.

L'inspection des envois de bétail.

Le service de télégraphie sans fil.

Les hôpitaux de marine.

Les signaux sous-marins.

L'enregistrement et la classification des navires, suivant "l'Acte de la marine marchande".

La législature et l'administration des lois se rattachant au ministère de la Marine et des Pêcheries.

Le service de sauvetage, en ce qui concerne les marins.

Le matériel de sauvetage subventionné.

Les communications en hiver.

L'enlèvement des obstacles à la navigation.

L'examen des capitaines et seconds et l'émission des brevets.

La milice navale.

Le pilotage.

L'administration et la proclamation des ports dans le Dominion.

Le contrôle des ports et des quais de l'Etat.

Les steamers de l'Etat, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries.

La baie d'Hudson et la navigation des eaux boréales.

Les comptes du ministère ont été examinés et on a émis des chèques. Les dépenses s'y rapportant n'ont pas dépassées les prévisions budgétaires, tel qu'il paraît dans le relevé suivant. On trouvera plus de détail à l'annexe n° 5 de ce rapport.

CREDITS ET DEPENSES.

Service maritime et fluvial—	
Crédit	$1,035,000 00
Dépense	803,921 09
Reliquat à l'actif du crédit	$ 231,078 91
Travaux publics imputables sur le capital—	
Crédit	$1,200,000 00
Dépense	1,011,957 88
Reliquat à l'actif du crédit	$ 188,042 12
Service des phares et des côtes—	
Crédit	$2,372,172 14
Dépense	2,127,943 61
Reliquat à l'actif du crédit	$ 244,229 13
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—	
Crédit	$ 451,500 00
Dépense	394,571 65
Reliquat à l'actif du crédit	56,928 35

Hôpitaux de marine, et marins naufragés et mis hors de service—

Crédit	$ 73,000 00
Dépense	66,349 26
Reliquat à l'actif du crédit	$ 6,650 74

Inspection des bateaux à vapeur—

Crédit	$ 53,300 00
Dépense	40,782 77
Reliquat à l'actif du crédit	$ 12,517 23

Traitements et salaires affectés au ministère de la Marine et des Pêcheries—

Crédit	$ 236,390 00
Dépense	220,146 82
Reliquat à l'actif du crédit	$ 16,243 18

Dépenses éventuelles—

Crédit	$ 27,000 00
Dépense	26,633 36
Reliquat à l'actif du crédit	$ 366 64

Pêcheries—

Crédit	$1,284,405 00
Dépense	995,359 34
Reliquat à l'actif du crédit	$ 289,045 66

Grand total des crédits	$6,732,767 74
Grand total des dépenses	5,687,665 78
Grand total du reliquat à l'actif des crédits	$1,045,101 96
Grand total des dépenses de 1908-09	$6,290,260 45
" " 1909-10	5,687,665 78
	$ 602,594 67

L'excédent des dépenses en 1908-09 a été en grande partie dû à la construction de steamers.

Les déboursés pour les primes de pêche ne sont pas compris dans les dépenses des pêcheries.

SERVICE DES PHARES.

En certains districts, le service des phares s'est fait avec plus de régularité que d'habitude, par suite surtout d'exemption d'accidents. L'agent de Québec nous informe en particulier que, dans son district, s'étendant sur une longueur côtière de 1,000 milles,

il n'y a pas eu d'interruption dans le service ordinaire des phares ainsi que dans la distribution des approvisionnements. L'étendue du district de Québec est quelque peu diminuée depuis l'extension du district de Montréal, et comprend maintenant les eaux à partir de Platon, en amont de Québec, jusqu'à Belle-Ile, puis la rivière Saguenay, le lac Saint-Jean, la baie des Chaleurs, les côtes nord et ouest de Terre-Neuve et le Labrador. La distribution des approvisionnements dans le bas du district de Montréal a été faite, en 1909, par l'agent de Québec.

Le district de la Nouvelle-Ecosse s'étend tout autour des côtes de cette province, à l'exception d'une courte distance dans la baie de Fundy comprise, pour plus de commodité, dans le district du Nouveau-Brunswick. Les feux du cap Race, de Terre-Neuve, de l'île Saint-Paul et de l'île de Sable appartiennent au district recevant son mot d'ordre de Halifax.

Des rapports détaillés concernant la construction des phares et la distribution des approvisionnements sont compris dans le rapport annuel de l'agent de la Nouvelle-Ecosse. Ces rapports démontrent que les travaux exécutés comprennent de nombreuses réparations aux phares, réparations nécessitées par le grand nombre de phares le long des côtes et dues aussi à ce que plusieurs feux et signaux de brume sont en activité toute l'année.

Le district du Nouveau-Brunswick comprend la côte de cette province dans la baie de Fundy et partie de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à Yarmouth, et s'étend au nord depuis la baie des Chaleurs jusqu'à la limite de la province dans le détroit de Northumberland. Les opérations dans ce district ont été plus effectives que les années précédentes par suite de la mise en service d'un steamer supplémentaire.

Dans la Colombie-Britanique, l'augmentation rapide du nombre des signaux de brume et des feux a nécessité l'emploi d'un plus grand nombre de steamers et d'un personnel plus considérable pour mener à bien les opérations du service. Dans son rapport des opérations relevant de sa juridiction, l'agent de Victoria donne des détails sur la visite des phares par les steamers chargés d'approvisionnements et sur les travaux de réparation exécutés aux différents phares. Il n'a rapporté aucune interruption de service, dans les limites de son district.

Le district de Montréal s'étend maintenant depuis Platon, en amont de Québec, jusqu'à Ottawa, Ontario, y compris le lac Memphrémagog et la rivière Richelieu, dans Québec, jusqu'à Lacolle. Le service, dans ce district, a été plus effectif que précédemment, par suite de l'emploi d'auxiliaires supplémentaires. Dans son rapport, l'agent de ce district annonce que des arrangements ont été conclus pour que le service ne laisse rien à désirer.

L'Ile-du-Prince-Edouard garde toujours les mêmes limites, c'est-à-dire celles comprises par les bornes géographiques de cette province. Le service des phares a été rendu plus effectif durant une partie de l'année par la nomination d'un surintendant des feux.

Dans la province d'Ontario, le service des phares s'est étendu de Montréal à la tête des Grands Lacs à la baie du Tonnerre. Le nouveau steamer *Simcoe* a fait la distribution des approvisionnements aux différentes stations. Sur réception

des demandes, le dépôt du Dominion, à Prescott, expédiait aux phares les divers articles employés pour le fonctionnement des appareils d'éclairage. Les phares et feux sans gardien du fleuve Saint-Laurent ont aussi reçu leurs approvisionnements de carbure de ce même dépôt. D'un autre côté, le dépôt de Depot-Harbour, à Parry-Sound, avait charge de voir aux phares et feux sans gardiens du district de la Baie-Georgienne. Les fournitures habituelles des phares ont été distribuées sous la direction de l'inspecteur des phares pour le district en amont de Montréal, qui a ses bureaux à Ottawa.

La distribution des approvisionnements aux différents phares s'est faite sous la direction des inspecteurs des phares dans chaque district, et ces inspecteurs en ont fait rapport aux agents. La direction des travaux de construction et de réparation des phares a été confiée aux ingénieurs de districts et aux inspecteurs régionaux, agissant en vertu d'instructions reçues de l'ingénieur en chef.

Les approvisionnements des phares et les matériaux de réparation ont été expédiés aux différentes stations par les steamers de l'Etat.

Dans le rapport de l'ingénieur en chef se trouvent tous les détails relatifs à la construction de phares et d'habitations de gardiens, et d'installations de signaux de brume et de feux sur mâts. On trouve aussi dans ce même rapport tous les détails relatifs aux travaux de réparation des phares.

Le nombre total des phares, des stations détachées de signaux de brume et des bateaux-feux est de 978. Le nombre de feux attachés à ces stations est de 1,227, y compris les feux sur mâts. Il y a en outre 133 sirènes, cloches et trompettes; 32 phares flottants; 254 bouées à gaz; 24 bouées à sifflet; 50 bouées à sonnerie et 10 sonneries sous-marines. Des avis aux navigateurs ont été publiés régulièrement, les informant des changements effectués pour les feux et bouées ou de l'installation de nouveaux auxiliaires de la navigation. Dans le rapport de l'ingénieur en chef, formant l'appendice n° 1 du présent rapport, on trouvera tous les détails relatifs à ces avis, ainsi qu'à tout ce qui concerne l'installation des feux et des signaux de brume, et les réparations des phares, des bâtiments des signaux de brume, des habitations des gardiens et des jetées des phares.

MARÉOGRAPHIE.

Les observations des marées, entreprises sous la direction du docteur W. B. Dawson, furent en grande partie circonscrites, l'année dernière, à la côte du Pacifique. Des maréomètres furent installés en différents points afin de trouver une base pour la détermination des différences des marées aux endroits intermédiaires. C'est ainsi que vingt maréomètres enregistreurs se trouvèrent à fonctionner à la fois le long de la côte. On a pu s'assurer que les observations pouvaient porter sur trois points principaux, pour la côte entière de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire Clayoquot, Sand-Heads et Port-Simpson.

Les stations sont réparties en stations principales et secondaires, sur les côtes du Dominion s'étendant le long des océans Atlantique et Pacifique.

Des annuaires de marées ont été publiés et distribués sur les deux côtes. La circulation de ces annuaires, y compris l'édition abrégée, s'élève à 15,000. Le rapport du docteur Dawson est compris dans le rapport de l'ingénieur en chef.

ENLEVEMENT DES OBSTACLES A LA NAVIGATION.

Les délais apportés à l'enlèvement des épaves et des débris de navires et matières submergées ont toujours été une source de griefs, et ces délais sont causés par l'indifférence des intéressés à voir à ce que ces obstacles soient enlevés. Chaque fois que le département reçoit avis d'un de ces obstacles, il notifie immédiatement la chose aux intéressés et les prie d'avoir à faire enlever cet obstacle sans délai. Mais des retards se produisent souvent, quelquefois par négligence et souvent aussi par suite de l'impossibilité de défrayer le coût du travail d'enlèvement. En certains cas, les propriétaires de navires sollicitent un délai raisonnable pour les opérations de renflouement, afin d'obvier à tout risque de perte complète. Ce délai est toujours en général accordé, mais il arrive souvent que le retard se prolonge au delà de la limite stipulée. En ces cas-là, et advenant le refus d'enlever l'obstacle, le département fait faire l'enlèvement à l'entreprise, et les matières submergées sont adjugées à l'entrepreneur pour couvrir une partie de ses frais. Il arrive quelquefois, mais rarement, que les propriétaires des navires les fassent enlever sans qu'il en coûte rien au département. Cela n'est arrivé, l'année dernière, qu'une seule fois sur quatre. Les trois autres enlèvements ont coûté $3,250. Advenant refus de paiement, le département a recours contre tout propriétaire en présentant d'abord sa réclamation pour le recouvrement de l'argent, puis ensuite en prenant une action en justice si le ou les propriétaires sont sujets britanniques.

Les endroits où les accidents se sont produits et le coût d'enlèvement des navires submergés sont mentionnés dans le rapport de l'ingénieur en chef.

BRISEMENT DES GLACES DANS LES PORTS D'ONTARIO.

Il a été adjugé deux entreprises pour le prolongement de la navigation dans les ports importants. L'une de ces entreprises, dans le district de la Baie-du-Tonnerre, a pour objet de maintenir libres de glaces, jusqu'à ce que tous les navires soient arrivés pour la saison, les ports de Fort-William, West-Fort-William et Port-Arthur, et de dégager ces ports au commencement du printemps. Cette entreprise comprend aussi le transport des gardiens de phares stationnant à des endroits isolés jusqu'aux points de débarquement convenant à ces gardiens. La somme de $30,000 par année est versée aux adjudicataires de cette entreprise.

Une entreprise beaucoup moins importante, s'élevant à $3,200, a été adjugée pour tenir libres de glaces, durant l'automne de 1909, les ports de Midland et Tiffin, dans la baie Georgienne.

MATIERES ILLUMINANTES, APPAREILS OPTIQUES ET BOUEES A GAZ.

Dans le rapport du commissaire suppléant des phares on trouvera tous les détails relatifs aux opérations de la section des feux et des bouées.

Ce service a surtout charge des appareils optiques et des bouées à gaz et matières illuminantes. Son opération la plus importante a été l'installation de lanternes et de leurs accessoires aux nouvelles stations de feux, la substitution d'appareils modernes

dioptriques aux anciens dans bon nombre d'entre les principaux phares côtiers, et l'amélioration des feux secondaires par l'emploi de la vapeur de pétrole. Cette section a aussi charge de l'entretien des feux par tout le Canada.

Les appareils optiques employés aujourd'hui dans le service des phares du Dominion consitent en lanternes dans lesquelles fonctionnent des feux à éclats rapides, des feux à éclipses, et des feux fixes (rouges et blancs). Il y a aussi des lentilles à échelons pour les feux sur mâts et quelques feux Wigham de 30 jours. Pour les feux fixes ou tournants, on emploie des réflecteurs ou appareils catoptriques. La lumière est obtenue avec de l'huile, de la vapeur d'huile, de l'acétylène (comprimée et produite automatiquement) et du gaz Pintsch.

Dans le district de Québec, l'acétylène a été substituée au gaz Pintsch pour l'éclairage des bouées. On a cependant gardé le gaz Pintsch pour le feu du quai Beaujeu. Les appareils pour la production du gaz Pintsch n'ont donc pas été très employés depuis quelque temps.

Les sonneries sous-marines ont donné beaucoup de satisfaction depuis trois ans, tant pour leur fonctionnement ininterrompu que pour leurs excellents services comme signaux avertisseurs. Ces appareils ont été installés à quatre stations côtières et sur cinq bateaux-feux.

Plusieurs officiers de transatlantiques nous ont communiqué des données intéressantes sur les distances auxquelles ces sonneries peuvent s'entendre. Le 17 mars 1910, alors que l'*Empress of Ireland* se trouvait au large de Sambro, la sonnerie de cette bouée fut entendue à 6 milles de distance. Le 23 avril, la même sonnerie fut entendue du même navire à 5 milles de distance. Le même jour, et de nouveau sur l'*Empress of Ireland,* on entendit à 10 milles de distance la sonnerie du bateau-feu de Lurcher-Shoal, dans la baie de Fundy. Le 25 mars 1910, la sonnerie de la bouée Sambro fut entendue à bord du *Victorian,* à 4½ milles de distance. Le 2 avril, la même sonnerie fut entendue du même navire à 2½ milles de distance. Le 23 avril, et de nouveau sur le *Victorian,* on entendit à une distance de 3½ milles la sonnerie de la station Chebucto-Head, N.-E., et le 24 avril la sonnerie du bateau-feu de Lurcher-Shoal à 2½ milles de distance. Le 31 mars, la sonnerie de la bouée Sambro fut entendue à bord du *Montezuma,* à 6 milles de distance, et le 30 mars à bord de l'*Ionian* à une distance de 3 milles. Le 22 avril, on entendit sur le *Tunisian* la sonnerie du bateau-feu de Lurcher-Shoal à 6½ milles de distance.

Le commandant du bateau-câble *Mackay Bennett* a fait rapport qu'il avait changé de direction en entendant cette sonnerie à une bien plus grande distance que 10 milles.

Les steamers attachés au service des divers districts ont eu charge de l'enlèvement et de l'installation des bouées à acétylène et autres bouées. Dans le haut du Saint-Laurent ce service a été fait par le *Scout,* et dans le district de la baie Georgienne par le *Simcoe.* Le chargement et le rechargement des bouées à acétylène, des bateaux-feux et des phares avec du carbure de calcium a été fait par les équipages de ces navires sous la direction d'officiers expérimentés. Dans la Colombie-Britannique, le nombre des bouées à acétylène a été augmenté, et plusieurs feux sont maintenant ainsi allumés. Dans cette province, le steamer *Newington,* acheté l'année dernière, nous a rendu

de grands services. Des arrangements ont aussi été conclus pour établir, à Prince-Rupert, une base d'opérations pour les eaux septentrionales.

Le rapport du Commissaire suppléant des phares contient, sous forme d'appendices, beaucoup de renseignements précieux et détaillés, et il y a entre autres un tableau spécialement compréhensif donnant le total des auxiliaires de la navigation par tout le pays, à l'exception des bouées à mâts qui sont entretenues en vertu de contrats et par les capitaines de ports. Le rapport du Commissaire suppléant des phares forme l'annexe n° 2 du présent rapport.

CHENAL MARITIME DU SAINT-LAURENT.

Le projet de creusage et l'élargissement du chenal maritime du Saint-Laurent a été l'objet de l'attention incessante du département durant la saison de navigation de 1909, et l'œuvre est maintenant en bonne voie d'être terminée. On s'en est tenu, pour la marche du travail, aux programmes élaborés en 1899 et 1906 pour l'amélioration du chenal, afin de permettre aux navires océaniques d'un fort tirant d'eau d'accéder librement à Montréal. Ces programmes ont déjà paru dans divers rapports annuels. Mais, vu la grande importance de cette entreprise, et les excellents résultats qu'on en a déjà tirés en facilitant aux plus grands navires l'accès du port de Montréal, l'œuvre entière est de nouveau passée ici en revue afin de mieux faire voir les progrès qui ont été réalisés.

Le projet de 1899 avait en vue le dragage de parties du chenal principal à une profondeur de 30 pieds, entre Montréal et Québec, à extrême eau basse, là où il n'y avait pas suffisamment d'eau pour les plus grands navires, en s'en tenant à l'étiage de 1897. Le minimum de largeur était de 450 pieds dans les parties droites, et de 550 à 750 pieds dans les courbes, avec fonds de mouillage dans le lac Saint-Pierre, qui est un élargissement du fleuve.

Le projet de 1906 avait en vue un chenal, en aval de Québec, de 30 pieds de profondeur à marée basse aux battures Saint-Thomas et au banc Beaujeu, et ayant au moins partout 1,000 pieds de largeur.

La partie du fleuve adjugée à l'entreprise porte le nom de Chenal Maritime, et s'étend de Montréal à la Traverse, soit une distance de 220 milles. La longueur totale des travaux de dragage entrepris est de 70 milles. Ces travaux ont été menés à bonne fin, à l'exception de deux milles de roche schisteuse au Cap-à-la-Roche, d'environ un mille à Grondines et de près d'un autre mille à la batture Saint-Augustin. Il reste aussi en outre un mille à élargir à Sainte-Croix, et encore un demi-mille à un certain endroit dans le lac Saint-Pierre. Les travaux du Cap-à-la-Roche exigeront encore probablement trois ou quatre ans, et ce qui reste à draguer jusqu'à Québec devrait pouvoir être terminé dans le même temps, ou peut-être une année plus tard.

Les navires d'un fort tirant ont l'avantage de la marée montante en arrivant à la batture Saint-Augustin et au Cap-à-la-Roche. A Saint-Jean-des-Chaillons, un sémaphore indique la profondeur d'eau au Cap-à-la-Roche, et un autre sémaphore, à Saint-Nicolas, indique la profondeur de l'eau au-dessus de la batture non draguée de Saint-Augustin.

Les frais de dragage, curage et autres travaux se sont élevés jusqu'ici à $7,781,-494.21, et le matériel, les ateliers et les levés hydrographiques, etc., à $3,618,522.60, soit au total $11,400,016.81. Le total des matières draguées, consistant en roc schisteux très dur, tuf, cailloux, sable et argile bleu molle s'est élevé à 68,121,577 verges cubes, mesure de chaland.

Le chenal peut maintenant recevoir des navires de 15,000 tonnes, et les nouveaux steamers *Laurentic* et *Megantic* de la ligne White Star l'ont continuellement remonté jusqu'à Montréal l'année dernière.

Le travail total jusqu'ici exécuté est décrit dans le rapport de M. V. W. Forneret, ingénieur en chef, de façon à la fois concise et compréhensive. Il a spécifié le dragage exécuté en 1909 par chaque dragueur, et le total de verges cubes des divers déblais enlevés durant la saison s'est élevé à 6,266,821, représentant le coût total de $527,-268.77, soit 8 41/100 cents par verge cube.

Dans les cinq divisions du chenal où les travaux se sont poursuivis, tout est terminé pour la division 1, s'étendant de Montréal à Sorel, et pour la division 2, s'étendant de Sorel à Batiscan. Il s'est fait du progrès, l'année dernière, dans la division 3, comprenant le lac Saint-Pierre; dans la division 4, de Batiscan à Québec, et dans la division 5, de Québec à la Traverse. La longueur totale draguée en 1909 a été de 6·88 milles. Les opérations de curage ont été faites en la manière décrite dans le rapport de M. Forneret, et l'on voit là qu'il ne s'est produit aucun éboulement offrant quelque gravité, et qu'on n'a pas trouvé de gros cailloux dans les parties draguées. A Sorel, la jauge a indiqué qu'en aucun temps, durant la saison, l'eau du chenal ne s'était abaissée à moins qu'environ 31 pieds, la moindre profondeur ayant été de 30 pieds 11 pouces et la plus grande de 42 pieds 7 pouces.

En établissant les bases de ce projet du chenal, les particularités physiques du fleuve Saint-Laurent furent prises en considération, et l'opinion acceptée fut que ces particularités étaient d'une nature favorable pour ce qui avait trait au danger d'éboulements. L'avenir s'est chargé de démontrer l'exactitude de ces prévisions. On a pu s'assurer, en curant chaque année le chenal, qu'il ne s'était produit aucun dépôt de sédiment d'étendue appréciable. Le fond du chenal étant dans sa plus grande partie de consistance très dure, il n'est pas probable que des substances molles ou mobiles puissent nuire à la navigation, excepté en un ou deux endroits où il s'est formé du gros sable et où les opérations de dragage ont dû être reprises. La principale source du fleuve étant dans les grands lacs, les sédiments se déposent dans ces bassins et n'arrivent pas au Saint-Laurent. De plus, le fleuve, en général, ne débordant jamais, l'eau est toujours claire. Les glaces au printemps offrent bien, il est vrai, en certains points, le danger de barrages tenaces, mais à venir jusqu'à présent aucun inconvénient grave n'en est résulté.

Des stations de signaux maritimes sont installées en douze endroits, entre Québec et Montréal, et les communications entre ces stations sont assurées par un service téléphonique spécial. Le terminus, à Montréal, a été transféré pour plus de commodité, du bâtiment des Commissaires du port aux bureaux du département de la Marine, 223 rue des Commissaires. Sur recommandation de la *Shipping Federation,* on a rem-

placé les pavillons, pour les signaux de jour, par des cônes, des boules et des cylindres, car par temps calme les pavillons ne peuvent pas être suffisamment distingués. Ce changement a donné plus de satisfaction. Les signaux de nuit sont des feux. Les bâtiments des stations de Sorel et de la Longue-Pointe ont été exhaussés, et des travaux d'amélioration ont aussi été faits à la station de Québec afin d'obtenir un meilleur service.

Un événement des plus intéressants a été la clôture des négociations entamées depuis deux ans pour l'acquisition du vieux moulin à vent de Verchères, afin d'en faire une station de signaux. Ce moulin date de 1690, et tant par les souvenirs historiques qu'il évoque que par le site pittoresque qu'il occupe, il constitue pour nous une acquisition précieuse. Un résumé intéressant de sa construction, et des événements qui se sont produits aux environs et dans les premiers temps de notre histoire, apparaît dans le rapport de l'ingénieur en chef du chenal maritime.

Vous trouverez, dans le présent rapport, le compte rendu de l'inspection annuelle que vous avez faite vous-même, accompagné de représentants de la *Shipping Federation,* du *Board of Trade* de Montréal, de la Chambre de Commerce, des Commissaires des ports de Montréal et de Québec, de représentants des pilotes de Montréal et de Québec, de moi-même et de certains autres fonctionnaires du département. Tous ont été unanimes à manifester leur satisfaction, tant pour les progrès déjà réalisés que pour le caractère permanent des travaux, et ce qui mit surtout le comble à cette satisfaction c'est quand vous eûtes annoncé que le gouvernement était déterminé à continuer les travaux jusqu'à ce que le chenal ait une profondeur uniforme de 35 pieds.

Le matériel de dragage du chenal est le plus puissant et le plus complet du Dominion, et il est même douteux qu'on puisse trouver à l'étranger quelque chose de supérieur. L'acquisition d'écraseurs ou concasseurs de pierres, dont un va bientôt être mis à l'essai, rendra ce matériel encore plus complet pour le creusement d'une des voies navigables les plus importantes de l'univers.

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef la liste des divers dragueurs, chalands, arrache-pierres, remorqueurs et autres unités du matériel.

Des états tabulaires indiquant la somme totale des travaux exécutés jusqu'à ce jour, ainsi que ceux exécutés en 1909, ont aussi été préparés, et il suffit de jeter un coup d'œil sur ces tableaux pour avoir tous les renseignements désirés. Ces tableaux donnent des détails sur la profondeur moyenne du chenal à eau basse, de 1890 à 1906, quand ce chenal n'avait que 27½ pieds, et la profondeur moyenne de 1907 à la fin de 1909, c'est-à-dire depuis que le creusement a été fait à 30 pieds. Il y a aussi là un état des progrès des opérations de dragage jusqu'à la fin de 1909, un état des milles de dragage dans chaque division jusqu'à la fin de 1909, un état des opérations de chaque dragueur durant l'année 1909, et une classification des déboursés pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, avec coût par verge cube de dragage.

Les opérations de brisement des glaces sont aussi décrites en détail dans le même rapport. Comme on pourra le voir en lisant ce rapport, ces opérations se sont poursuivies l'hiver de 1909-10 avec plus de succès qu'en aucun autre hiver précédent. La

cause en doit être attribuée en grande partie au peu de rigueur de l'hiver et à l'absence des fortes glaces ordinaires, bien que le fleuve ait été gelé ferme de Montréal au Cap-Rouge et qu'un barrage se soit produit en ce dernier endroit. Le brisement des glaces a eu pour résultat d'empêcher les inondations entre Trois-Rivières et Québec, d'ouvrir la navigation jusqu'à Montréal plus tôt qu'à l'ordinaire, et d'assurer une plus longue saison pour les opérations de dragage.

Le rapport de l'ingénieur en chef du chenal maritime forme l'annexe n° 3 du présent rapport.

CHANTIERS DE SOREL.

Au commencement de l'exercice, tous étaient activement employés, à Sorel, à réparer les bateaux du chenal du Saint-Laurent, ainsi que les bateaux appartenant à d'autres services du département, et en outre un bateau-dragueur attaché au ministère des Travaux publics.

La flottille du chenal comprend 9 dragueurs, 9 remorqueurs, ainsi que des pontons, des barges à charbon, des arrache-pierres, un atelier flottant, etc., et trois bateaux d'inspection. Le remorqueur brise-glaces *Lady Grey* appartient à la flottille du chenal.

Les bateaux ayant subi des réparations, et mis en état de service pour le printemps et l'été de 1909, sont les suivants: *La Canadienne,* attaché au service des levés hydrographiques; *Maisonneuve,* service des feux et bouées de l'Ottawa; *Shamrock* et *Acetylene,* service des bouées du Saint-Laurent; *Verchères, Hosanna, Alpha,* et divers pontons, affectés au service de construction des phares, et le dragueur *International,* relevant du ministère des Travaux publics. Les détails des réparations subies par ces bateaux ont paru dans le rapport annuel de l'année dernière, et par conséquent il suffira de mentionner ici que ces réparations ont été faites.

En même temps que se faisaient ces réparations, on s'occupait aussi de la construction de l'allège n° 21 pour le service des phares portant le nom de *Montmagny,* et de la construction du dragueur n° 19 et du remorqueur n° 29.

La construction de ces bateaux s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année. On s'est aussi occupé de la construction de l'arrache-pierres n° 20, et on a commencé la construction du dragueur à cuiller, n° 24.

Des matériaux ont été commandés pour la construction d'un dragueur à godets, un chaland à sable et une barge à charbon. Partie de ces matériaux a été reçue durant l'hiver de 1909-10.

Les travaux de l'été et de l'automne, aux chantiers de Sorel, ont consisté en partie à tenir la flottille du chenal en bon état, et à réparer les remorqueurs et les barges amenés en cale pour être inspectés et radoubés. Les bateaux suivants ont été mis en cale: *Acetylene* et *Alpha* à deux reprises, la barge *Beauport* appartenant aux Travaux publics, les remorqueurs *Carmelia* et *Cartier.*

Tous les bâtiments ont été tenus en bon état et peints à neuf. Le chemin de fer à voie étroite a été tenu en bon état de fonctionnement, et une grue a été installée

au-dessus de la voie dans le bassin de radoub. Cette grue peut soulever 30 tonnes, et un certain dispositif lui permet aussi de manœuvrer rapidement les poids plus légers.

Les rouleaux à cintrer achetés en 1908 ont été mis permanemment à l'abri par l'érection d'un nouveau bâtiment servant d'allonge à l'atelier des chaudières. Un nouveau magasin a été construit pour recevoir toutes les nouvelles machines fabriquées dans les ateliers ou achetées au dehors. On a aussi fait quelques changements dans les bureaux, et une allonge de 10 pieds a été construite pour agrandir la forge. La grue roulante, dans l'atelier des chaudières, fonctionne maintenant jusque dans le nouveau bâtiment, ce qui lui permet de recevoir les tôles aux laminoirs et de les transporter dans le grand atelier où se font les chaudières.

Le rapport financier du directeur des chantiers de Sorel indique qu'il a été porté au compte des dépenses, pour travaux exécutés durant l'année expirée le 31 mars 1910, la somme de $1,132,423.81. Le nombre des employés a varié de 716 à 940, avec moyenne de 798. (Le rapport du directeur des chantiers de Sorel forme l'annexe 4 de ce rapport.)

STEAMERS DE L'ETAT.

MERS ARCTIQUES.

"*Arctic*".

L'*Arctic* est un navire en bois, à hélice, construit à Kiel, Allemagne, en 1901, et acheté par l'Etat en 1904. Longueur, 161·4 pieds; largeur, 37·2 pieds; profondeur, 20·2 pieds; tonnage net, 518, brut, 762; machines, 44 chevaux-vapeur.

Son commandant est le capitaine Bernier. Ce navire est revenu le 5 octobre, après une expédition de 14 mois dans les mers du nord. Le capitaine et l'équipage étaient en parfaite santé.

DISTRICT DE QUÉBEC.

"*Eureka*".

L'*Eureka* est un navire en acier, à hélice, construit à Glasgow, Ecosse, en 1893, pour le ministère des Travaux publics. Il est maintenant employé au service du pilotage. Longueur, 94·7 pieds; largeur, 22 pieds; profondeur, 11·9 pieds; tonnage, 170 brut, 91 net; machines, 40 chevaux.

Ce navire porte un équipage de 19 hommes. Il quitte Québec dès les premiers jours du printemps, et ne revient habituellement que tard à l'automne. Mis en cale Davie le 12 octobre, il remplaçait le 30 suivant le *Champlain* qui avait dû subir des réparations, puis reprit ensuite son service à la Pointe-au-Père jusqu'au 2 décembre, alors qu'il fut remplacé par un canot de sauvetage qui débarqua les pilotes de quatre navires.

Durant la dernière saison de navigation, 1,185 pilotes ont été embarqués et débarqués par l'*Eureka*.

"*Montcalm*".

Le *Montcalm* est un brise-glaces d'une grande puissance, spécialement aménagé pour le service du Saint-Laurent. C'est un navire en acier, à deux hélices, construit à Yoker, Angleterre, en 1904. Longueur, 245 pieds; largeur, 40·6 pieds; profondeur, 15·7 pieds; tonnage net, 526; tonnage brut, 1,432; force nominale, 406 chevaux-vapeur; force indiquée, 4,250, sous pression de 220 livres.

Son commandant est le capitaine Edgar Pelletier. Il porte un équipage de 60 hommes, et durant la saison de navigation il est employé au service des phares du golfe Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle.

Pour son premier voyage, il partit de Québec le 5 juillet, à destination de Belle-Isle, de Terre-Neuve, de l'Ile-aux-Oiseaux, de l'Ile-Brion et des Iles de la Madeleine. Il transportait des ouvriers, des approvisionnements pour les phares, des matériaux de construction, etc., et après un voyage tout particulièrement rapide de plus de 2,000 milles en 20 jours, il était de retour à Québec le 25 juillet.

Retournant une seconde fois aux Iles de la Madeleine le 15 août, il prit là une cargaison d'approvisionnements pour les phares, et repartit le 20 pour Anticosti, Gaspé et la Baie-des-Chaleurs. Après avoir approvisionné 49 stations et parcouru 1,000 milles, il était de retour le 4 septembre.

Ce navire fut ensuite employé à l'approvisionnement des phares de la côte nord et à la relève des ouvriers laissés à Belle-Isle. De retour à Québec, il y subit l'inspection de sa coque et de ses chaudières et machines, puis reçut les réparations nécessaires pour le mettre à même de reprendre son service d'hiver.

De concert avec le *Lady Grey,* le *Montcalm* tint tout l'hiver le chenal ouvert au Cap-Rouge. Il ouvrit ensuite le chenal jusqu'à Trois-Rivières, puis de là jusqu'à Sorel et Montréal. Tout était terminé dès le 4 avril.

Ce fut là un fait unique dans les annales de la navigation du Saint-Laurent, et cela suffit à démontrer la possibilité de tenir le chenal ouvert tout l'hiver jusqu'à Montréal.

Sur instructions spéciales du département, le *Montcalm* partit, le 18 octobre, pour les Sept-Iles, avec 32 tonnes de fret et 27 sacs de matières postales. Il y retourna le 3 mars, avec 23 passagers, 27 sacs de matières postales et 27 tonnes de fret. Ce voyage se fit en trois jours, aller et retour.

"*Druid*".

Le *Druid* est un navire en acier, à hélice. Il a été construit à Paisley, Ecosse, en 1902. Longueur, 160 pieds; largeur, 30·1 pieds; profondeur, 12·5 pieds; tonnage net, 149; tonnage brut, 503; machines, 59 chevaux.

Ce navire est employé au service des bouées et des phares du district de Québec, de Platon à la Pointe-au-Père. Il est commandé par le capitaine Michel Gagnon et porte un équipage de 31 hommes. On rapporte que, l'année dernière, ce navire a parcouru une distance de 12,824 milles, et a consommé 1,955 tonnes de charbon.

La coque, les machines et les instruments de télégraphie sans fil ont été mis en bon état sous la direction de l'inspecteur de Québec.

"*Champlain*".

Le Champlain est un navire en acier, à hélice, construit en 1904 à Paisley, Ecosse. Longueur, 120 pieds; largeur, 30·3 pieds; profondeur, 14·6 pieds; tonnage net, 225; tonnage brut, 522; machines, 87 chevaux.

Ce brise-glaces est employé tout l'hiver entre la Rivière-Ouelle et le Cap-à-l'Aigle, Saint-Irénée et la Malbaie.

Du 28 juin au 16 octobre, ce navire a fait deux voyages tous les jours, excepté le dimanche, alors qu'il n'y avait qu'un seul voyage. Le reste de l'année, il n'a fait qu'un seul voyage. Il lui est arrivé treize fois d'être dans l'impossibilité de traverser, à cause des tourmentes de neige et des glaces. Ce navire a rendu, l'hiver dernier, des services exceptionnels, par suite du peu de rigueur de la température.

Le *Champlain* fut retiré du service le 29 mai, et entra en bassin de radoub le 31 du même mois. Dans l'intervalle, il fut remplacé par le *Contest.*

Il reprit son service le 22 juin, mais dut être de nouveau retiré le 30 octobre pour réparations à la coque et aux machines. Il fut remplacé par l'*Eureka,* jusqu'à reprise de son service, le 18 novembre.

Le *Champlain* porte un équipage de 25 hommes. Il a transporté 8,961 passagers, et une grande quantité de fret, de bagage, de colis-messageries et de matières postales. On a servi aux passagers 914 repas. Les recettes de l'exercice se sont élevées à $6,301.78.

"*Rouville*".

Le *Rouville* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit à Sorel en 1906. Sa longueur est de 120 pieds, et sa profondeur 16 pieds.

Il est commandé par le capitaine Aristide Bélanger et porte un équipage de 19 hommes. Il est sous le contrôle du service de construction des phares du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Du 12 octobre au 2 décembre il a remplacé l'*Eureka,* alors que ce dernier avait pris la place du *Champlain,* qui subissait des réparations. Il fut retiré du service le 9 décembre, et passa l'hiver dans le bassin Louise.

"*Christine*".

Le *Christine* est un navire en fer, à hélice, construit à Glasgow, Ecosse, en 1881. Longueur, 126 pieds; largeur, 17·2 pieds; profondeur, 9·9 pieds; tonnage net, 95; tonnage brut, 140; machines, 40 chevaux.

Ce navire est commandé par le capitaine H. May, et il a été employé durant toute la saison au service des douanes, sous la direction du ministère des Douanes. Il fut cependant réparé et aménagé par les soins de l'agent de la Marine et des Pêcheries pour le district de Québec.

DISTRICT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

"*Lady Laurier*".

Le *Lady Laurier* est un navire en acier, à deux hélices, qui a été construit en 1902, à Paisley, Ecosse, et qui est attaché au service des bouées et des phares du district de Halifax. Longueur, 214·9 pieds; largeur, 34·2 pieds; profondeur, 17·2 pieds; tonnage net, 413; tonnage brut, 1,051; force nominale, 186 chevaux.

Le 30 mars 1909, alors que ce navire était en route pour la station de Cap-Ray, Terre-Neuve, afin d'y délivrer des approvisionnements, il rencontra au large de Whitehead, N.-E., des bancs de glace sur lesquels les ailes des hélices se brisèrent, ce qui le laissa dans un état d'impuissance absolue.

Remorqué par l'*Aberdeen* le 1er avril, il arrivait à Halifax le 3, et le 6 il entrait en bassin de radoub. Tout l'avant et les côtés du haut furent nettoyés et peints à neuf. L'ancre fut munie de nouvelles chaînes, puis le tillac et le rouffle furent réparés, et plusieurs réparations secondaires furent aussi faites.

En décembre 1909, les chaudières et les machines furent inspectées et réparées de fond en comble. L'appareil de chargement et le mât furent aussi réparés ainsi que les hélices.

Ce navire continua à rendre d'excellents services pour les phares et les bouées. Le 28 janvier, alors qu'il allait à l'ouest avec des bouées, il perdit les ailes de son hélice de gauche, et il dut revenir à Halifax et avoir recours à des scaphandriers pour remplacer ces ailes perdues.

A partir de là jusqu'au 31 mars, il fut continuellement employé à son service ordinaire.

"*Aberdeen*".

L'*Aberdeen* est un navire en acier, à hélice, construit à Paisley, Ecosse, en 1894. Longueur, 180 pieds; largeur, 31·1 pieds; profondeur, 16·9 pieds; tonnage net, 266; tonnage brut, 674; force nominale, 200 chevaux.

Ce navire est employé au service des phares et bouées du district de la Nouvelle-Ecosse.

Il quitta Whitehead le 1er avril 1909, remorquant à Halifax le *Lady Laurier*, qui avait eu les ailes de ses hélices emportées par les glaces. Arrivé à Halifax le 3, il en repartit le 6 pour Sambro, afin d'y réinstaller la bouée à gaz qui avait dérié à 2¼ milles de là. Le reste du mois il fut employé à installer des bouées le long de la côte.

Le 7 mai il débarqua sur l'Ile-de-Sable une partie des hommes du corps de sauvetage, ainsi que du fret et du charbon. Il retourna ensuite à Halifax et continua son travail d'installation de bouées jusqu'au 13 juin, alors que, se trouvant au large de Devil's-Island, son condenseur commençant à couler, il lui fallut revenir à Halifax, où il resta jusqu'au 17 à se remettre en état de reprendre la mer.

Cela fait, il resta en service actif jusqu'au 27 juin, alors qu'il entra au bassin à Halifax. Il y resta jusqu'au 29 septembre, pour inspection et réparations générales à sa coque, à ses machines et à son gréement. Après être sorti du bassin, il embarqua des approvisionnements pour Flint-Island, Cape-North et Cape-Freels, Terre-Neuve. Le 8 novembre, il quittait Cape-Freels, en prenant cinq hommes à son bord, et partit pour Sydney.

A South-Sydney, il prit à son bord le capitaine du port, et se rendit à South-Arm pour y enlever deux épaves qui étaient une menace pour les navires se dirigeant vers la haute mer. L'épave n° 2 fut enlevée, mais on ne put réussir à enlever l'épave n° 1. Le navire se rendit ensuite à Halifax, puis visita la bouée à gaz Cerebus, et repartit pour Cape-Freels, Terre-Neuve. Le 13 octobre, il débarquait à Cape-North des provisions, du bois et des ouvriers.

Le 4 novembre il débarqua des approvisionnements à l'Ile-de-Sable, puis le 25 il quitta Halifax pour les Iles de la Madeleine. Le reste de la saison il fut employé à l'enlèvement de la bouée automatique de Cape-Bear, de la bouée à gaz de Indian-Point, de la bouée du banc Tryon, de la bouée Bedèque, et des bouées Zéphyr et Cap-Tourmentin et autres bouées.

DISTRICT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

"Lansdowne".

Le *Lansdowne* est un navire en bois, construit à Maccan, N.-E., en 1884. Longueur, 188·8 pieds; largeur, 321 pieds; profondeur, 15·8 pieds; tonnage net, 463; tonnage brut, 680; force nominale, 80 chevaux. Ce navire est employé au service des phares et bouées du district du Nouveau-Brunswick.

Il resta en service actif depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 17 août, alors qu'il fut mis en cale à Saint-Jean, N.-B., pour y subir des réparations. Tout l'avant de la fausse quille fut remis à neuf, les amarrages du bas de l'étambot furent réparés, et la carène fut nettoyée, réparée et peinte à neuf. La cale d'arrière reçut un nouveau bau, le pavois fut en partie réparé, le bordage défectueux de la passerelle fut remis à neuf, et les épontilles du gaillard d'arrière furent calfatées. Quatre chevilles à boucle furent remises en place, les fanaux pour les feux du bord furent réparés, et des cloisons furent refaites. On construisit aussi des armoires pour les ceintures de sauvetage, et quarante nouvelles ceintures et deux bouées de sauvetage remplacèrent les anciennes. Le canot de sauvetage fut réparé, et les quartiers des officiers et des matelots furent refaits et peints à neuf. Enfin, les machines furent aussi remises en parfait état, et tout étant terminé le navire reprit son service le 17 septembre.

Il resta au service des bouées et des phares jusqu'au 5 février 1910, alors qu'il entra à la cale Hilyard, à Saint-Jean, N.-B., pour réparations à sa carène. Le 17 mars il partit pour la Pointe-Prim, I.-P.-E., pour y prendre une bouée automatique qui avait dérivé jusque-là, et il resta au service des bouées jusqu'à la fin de l'exercice.

"Stanley".

Le *Stanley* est un brise-glaces en acier, à hélice, qui a été construit à Govan, Angleterre, en 1888. Longueur, 207·8 pieds; largeur, 32 pieds; profondeur, 17·9 pieds; tonnage net, 394; tonnage brut, 914; force nominale, 300 chevaux.

Ce navire fut attaché au service d'hiver des postes, entre Georgetown et Pictou, depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 13 avril. A partir de là jusqu'au 27, il fut mis sur la route Charlottetown-Pictou. Il fut employé ensuite au service des bouées jusqu'au 13 mai, puis resta jusqu'au 27 au service de la *Charlottetown Steam Navigation Company,* entre Charlottetown et Pictou. Après avoir installé la bouée entre le cap Tourmentin et le banc Tryon, il partit le 23 juin pour Pictou, et resta là jusqu'au 4 septembre pour y être réparé et peint. Il se rendit ensuite à Halifax, et entra en cale pour y faire donner une couche de peinture à sa carène. A partir de là, il fut transféré du district de l'Ile-du-Prince-Edouard à celui du Nouveau-Brunswick.

Aussitôt que les travaux nécessaires de réfection et de peinture eurent été terminés, le *Stanley* se rendit à North-Sydney, où par suite du mauvais temps il dut rester jusqu'au 5 décembre. Il resta ensuite au service des phares et des bouées jusqu'à la fin de l'exercice.

Durant le mois d'avril le *Stanley* a transporté 19,097 colis, pesant 2,097,670 livres, à raison de $1,475. Il a aussi transporté 660 passagers, pour $834. Ces passagers ont consommé 259 repas, pour $25.90, et 110 lits leur ont coûté $110.82. Au total, les recettes du mois se sont élevées à $2,445.82.

DISTRICT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

"*Quadra*".

Le *Quadra* est un avire en acier, à hélice, qui a été construit en 1891 à Paisley, Ecosse. Longueur, 174·5 pieds; largeur, 31·1 pieds; profondeur, 13·6 pieds; tonnage net, 265; tonnage brut, 573; force nominale, 120 chevaux. Ce navire est employé au service des phares et des bouées du district de la Colombie-Britannique.

Ce navire quitta, le 16 avril, la station Carmanah, chargé de matériaux de construction et d'ouvriers pour les stations situées sur la côte ouest de l'île Vancouver. Après avoir débarqué des approvisionnements dans le golfe de Georgie, il se rendit à Port-Simpson, tout en débarquant en route des approvisionnements; et il installa une bouée au large de Kitson-Bank et délimita l'entrée de Porpoise-Harbour. Ce navire reçut ses instructions de l'ingénieur de district depuis le 8 jusqu'au 29 juin. Il transporta ensuite des ouvriers et des matériaux de construction à Race-Rock, Carmanah, Triangle-Island et aux stations de la côte ouest, puis distribua d'autres approvisionnements aux stations du golfe de Georgie, à Pachena et à Cape-Beale. Le 5 août il fut mis à la disposition du Gouverneur général pour son voyage à l'Alaska, et resta au service de Son Excellence jusqu'au 13 septembre.

A partir de là jusqu'au 6 novembre, ce navire fut employé au transport de matériaux de construction aux stations de télégraphie sans fil de Deluge-Point et Triangle-Island, et à l'installation d'un feu à gaz sur l'île Copper.

Du 6 au 25 novembre, il fut en tournée d'inspection, et à son retour à Victoria il reprit le transport de matériaux de construction pour les stations de télégraphie sans fil.

C'est ainsi que les stations de télégraphie sans fil de Triangle-Island et Prince-Rupert purent recevoir tous les matériaux qui leur étaient nécessaires. Les bouées à gaz de Vancouver-Rock et Dall-Patch furent aussi relevées, et des ouvriers travaillant à la construction de stations Marconi ont été transférés de Triangle-Island à Prince-Rupert.

"Newington".

Le *Newington* est un navire en fer, à hélice, construit à Hull, Angleterre, en 1899, et qui fut acheté par l'Etat en 1908. Longueur, 115·3 pieds; largeur, 21 pieds; profondeur, 11·5 pieds; tonnage net, 61; tonnage brut, 193; machines, 58 chevaux.

Ce navire est employé au service des bouées et phares du district de la Colombie-Britannique.

"Mâude".

Le *Maude* a été nolisé durant les mois de novembre et décembre pour délivrer de l'huile et des approvisionnements aux stations du golfe. Il est resté, durant ce temps-là, sous le contrôle du district de la Colombie-Britannique.

"Leebro".

Le *Leebro* a été nolisé, du 10 mai au 19 janvier 1910, par l'agent du district de la Colombie-Britannique, et il fut durant tout ce temps-là employé au service de l'entretien et de la construction.

"William Jolliff".

Le *William Jolliff* a été nolisé, du 10 juillet au 1er octobre, par l'agent du district de la Colombie-Britannique, pour remplacer le *Quadra,* qui avait été mis à la disposition de Son Excellence le Gouverneur général et de ceux qui l'accompagnaient.

DISTRICT DE MONTRÉAL.

"Maisonneuve".

Le *Maisonneuve* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit à Smith's-Falls, Ontario, en 1894, et s'est d'abord appelé le *Gladys.* Longueur, 75·7 pieds; largeur, 9·7 pieds; profondeur, 7·3 pieds; tonnage net, 18; tonnage brut, 26; machines, 9 chevaux.

Ce navire est employé au service des phares et des bouées du district de Montréal. Il a commencé ses opérations le 20 mai, et à partir de là jusqu'au 10 juin il a été employé à l'inspection des auxiliaires de la navigation dans la rivière Ottawa.

Du 22 juin au 18 juillet, le *Maisonneuve* fut assigné à un service spécial sur le lac Champlain, en rapport avec la célébration du Tricentenaire.

A son retour, il reprit son service ordinaire, sur les rivières Ottawa et Rideau, jusqu'à la clôture de la navigation.

" Shamrock ".

Le *Shamrock* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit à Québec en 1898. Longueur, 117·3 pieds; largeur, 25 pieds; profondeur, 9·7 pieds; tonnage net, 161; tonnage brut, 237; force nominale, 61 chevaux.

Ce navire est employé au service des phares et des bouées du district de Montréal.

" Lady Grey ".

Le *Lady Grey* est un navire en acier, à deux hélices, qui a été construit à Barrow, Angleterre, en 1906. Longueur, 172 pieds; largeur, 32·2 pieds; profondeur, 15·9 pieds; tonnage net, 65; tonnage brut, 733; force nominale, 353 chevaux.

Ce navire est pourvu d'un appareil pour le curage du chenal et de deux pompes de 12 pouces, dont chacune a une capacité de 2,500 gallons à la minute.

Ce navire a été employé, durant l'année, au curage du chenal et au brisement des glaces du Saint-Laurent.

" Alpha ".

L'*Alpha* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit à Lévis en 1900. Longueur, 47·5 pieds; largeur, 12·2 pieds; profondeur, 4·9 pieds; tonnage net, 7; tonnage brut, 20.

" Hosanna ".

L'*Hosanna* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit à Sorel en 1893. Longueur, 58·6 pieds; largeur, 23 pieds; profondeur, 6 pieds; tonnage net, 59; tonnage brut, 89; machines, 19 chevaux.

Ce navire est employé au service des phares et des bouées du fleuve Saint-Laurent.

" Earl Grey ".

Le *Earl Grey* est un nouveau brise-glaces en acier, spécialement aménagé pour la navigation d'hiver dans le détroit de Northumberland, afin de maintenir les communications entre l'Ile-du-Prince-Edouard et le continent.

Ce navire a été construit en 1909 à Barrow-in-Furness, Angleterre, par Vickers, Sons et Maxim, d'après les plans de M. Charles Duguid, architecte attaché au ministère de la Marine et des Pêcheries. Longueur, 265 pieds; largeur, 47·7 pieds; profondeur, 24·1 pieds; tonnage brut, 2,357; tonnage net, 931; déplacement, 3,340 tonnes.

Ce navire est muni de quatre chaudières, dont chacune a une pression de 180 livres au pouce carré, et d'une machine à triple détente d'une force nominale et 800 chevaux ou force indiquée de 6,500 chevaux. Il y a un ballast d'eau de 101·11 tonnes, divisé en neuf compartiments du dernier modèle, et pouvant contenir en tout 739½ tonnes d'eau. Ce navire est aussi pourvu de cinq compartiments étanches et d'un appareil de télégraphie sans fil. Son classement, au Lloyd, est 100A1.

Le *Earl Grey* est aménagé de façon supérieure pour le transport des passagers et du fret, et le service des passagers de première classe y est en tous points égal à celui des meilleurs bateaux des Iles Britanniques.

Sur le pont-promenade se trouvent le salon des passagers de première classe, le fumoir, les chambres des officiers et le local réservé aux appareils de télégraphie sans fil et à la cabine du télégraphiste.

Sur le premier pont se trouvent la grande salle à manger, l'office, les chambres du maître d'hôtel et du commissaire, puis la poste avec cabine des commis et magasin.

Le salon des passagers de première classe, sur le pont-promenade, est lambrissé en bois franc, avec plafond en pin gracieusement décoré sur fond blanc. Les divans sont en peluche de velours de première qualité et le parquet est tendu de tapis d'une rare beauté. Des chaises en acajou, des sofas élégants, un piano, des tables et des bibliothèques complètent l'ameublement de ce salon.

L'entrée donnant accès à ce salon est en carreaux de caoutchouc noir et blanc. Les marches de l'escalier sont aussi en caoutchouc, avec cabochons en cuivre.

A l'arrière est le fumoir, lambrissé de la même manière, et dont les sièges sont tendus de cuir.

Les cabines de première classe sont à fond blanc émaillé. Elles sont aménagées pour une, deux, trois et quatre personnes, avec couchettes en fer et sofas à charnières. Ces couchettes ont toutes les dimensions nécessaires pour le confort.

La salle à manger est sur le premier pont et peut recevoir 60 personnes. Les lambris des côtés sont en bois franc, et les plafonds sont en pin à fond blanc avec ornements en or. Les tables et le buffet sont en acajou, et les fauteuils sont tendus de cuir.

Une suite d'appartements supplémentaires a aussi été aménagée, et ces appartements sont somptueusement décorés. Les petits salons sont ornés comme ceux de la première classe, et les cabines sont pourvues des mêmes couchettes que les grandes cabines.

Les salons et les chambres des officiers sont aménagées et meublées comme ceux de première classe. Les cabines des mécaniciens, des commis de poste et des télégraphistes sont aussi aménagées de la même manière.

Le salon et la chambre à coucher du commandant, ainsi que les quartiers du pilote et des officiers ont été aménagés dans le rouf, sur le pont de la passerelle. La chambre de l'ingénieur en chef est aménagée comme celle du commandant.

Les passagers de seconde classe n'ont pas été non plus négligés, et les quartiers affectés à cette classe sont pourvus de tout le confort nécessaire. Ce navire peut recevoir en tout 55 passagers de première classe et 20 de deuxième, et en outre 68 hommes d'équipage, y compris les officiers, les mécaniciens, etc.

Les quartiers de l'équipage, des chauffeurs et des huileurs sont sur le gaillard d'avant, et sont pourvus de hamacs. Il y a aussi des lavabos et autres commodités pour l'équipage.

Ce steamer est chauffé à la vapeur, passant dans une grande conduite qui fait tout le tour du navire. De cette conduite partent des tuyaux d'embranchement allant dans tous les compartiments, et munis de soupapes aux points d'entrée et de sortie. Tous ces tuyaux sont en cuivre, et des jets de vapeur ont été ajustés pour le chauffage de l'eau dans la chambre de bain, la cuisine, l'office, etc. Les cabines et les salons sont chauffés par un seul tuyau de 1¼ pouce de diamètre, installé à distance convenable du parquet.

Le service d'eau est assuré par un réseau de tuyaux allant dans les cabines, les salons, la cuisine, l'office, les bains et les lavabos, et un système de ventilation naturelle fait en outre circuler de l'air pur dans toutes les parties du navire.

L'éclairage est fourni par l'électricité. Les quartiers de première classe, et surtout les salons, sont munis de lampes à incandescence de 16 bougies enfermées en des globes dépolis. Les lampes d'une puissance plus faible sont réservées pour les pièces les plus petites. Il y a en outre deux puissants projecteurs.

L'appareil du gouvernail est mû par l'électricité, et il y a en outre un appareil se manœuvrant à main.

La vitesse du *Earl Grey* est de 17 nœuds à l'heure, mais une marche plus rapide a pu cependant être obtenue lors de son premier voyage d'essai.

La cargaison est arrimée dans l'entrepont, en des cales de 6 pieds carrés à l'avant et 6 pieds 6 pouces par 6 pieds à l'arrière. Ce navire est construit pour recevoir une cargaison de 600 tonnes avec tirant d'eau ne dépassant pas 18 pieds, 500 tonnes de charbon dans ses soutes en outre du ballast d'eau nécessaire.

Il y a 160 ceintures et 6 bouées de sauvetage, 3 canots de sauvetage pouvant transporter 112 personnes, et 3 embarcations pouvant recevoir 56 personnes.

Ce navire a été spécialement construit, et de façon exceptionnellement résistante, pour le brisement des glaces et la navigation d'hiver. Sous plusieurs rapports, ses constructeurs ont été au delà des conditions exigées par le Lloyd. Les machines et l'équipement sont en tous points conformes aux méthodes les plus modernes en usage dans la Grande-Bretagne pour la construction des navires, et l'armement, l'aménagement, l'ameublement et le fini ne le cèdent en rien à ceux des meilleurs bateaux en service sur la Manche. Le coût total s'est élevé à $501,266.

Le *Earl Grey* a inauguré son service d'hiver le 30 décembre 1909, navigant entre Charlottetown et Pictou jusqu'au 18 janvier 1910. De là il passa à la route Georgetown-Pictou jusqu'au 25 janvier, puis revint à la route Charlottetown-Pictou jusqu'au 18 février, alors qu'il alla chercher refuge à Georgetown dans une tempête de neige. Du 18 février jusqu'à l'ouverture de la navigation de printemps, il resta sur la route Charlottetown-Pictou. Il rendit d'excellents services et ne perdit que deux voyages par suite de mauvais temps exceptionnel.

Il a fait en tout 39 voyages, et a transporté 81,593 colis pesant 8,136,385 livres, soit 4,680·19 tonnes.

Les recettes ont été comme suit:—

Fret	$6,044 74
Passagers, 1,493 1re classe, 870 2e classe	3,043 00
Lits, 711	711 00
Repas, 953, tels que suivant contrat	95 30
Total	$9,894 04

"Minto".

Le *Minto* est un navire à hélice spécalement adapté au brisement des glaces. Il a été construit à Dundee, Ecosse, en 1899. Longueur, 225 pieds; largeur, 32·7 pieds; profondeur, 18 pieds; tonnage net, 372; tonnage brut, 1,090; force nominale, 216 chevaux; force indiquée, 2,900.

Le *Minto* est resté sur la route Georgetown-Pictou jusqu'au 14 avril 1909, puis il passa à la route Charlottetown-Pictou jusqu'au 24 avril. Il entra ensuite au service de la télégraphie sans fil, et y resta jusqu'au 15 mai, alors qu'il entra en rade à Charlottetown. Le 5 juin, il fut de nouveau attaché au service de la télégraphie sans fil, et y resta jusqu'au 21 juin, alors qu'il entra de nouveau en rade à Charlottetown pour l'inspection de ses machines. Après que les machines et l'équipement eurent été réparés, il partit le 18 septembre pour Halifax afin d'entrer au bassin de marine pour y faire river et peindre sa carène. Il retourna ensuite à Charlottetown, et y resta jusqu'au 24 novembre, alors qu'il reprit son service télégraphique en allant chercher et embarquer les télégraphistes des stations éloignées disséminées dans le golfe. De retour le 4 décembre à Charlottetown, il en repartit le 15 décembre pour Summerside afin d'y reprendre son service d'hiver et remplacer les steamers d'été mis en hivernage.

Il commença son service d'hiver le 29 décembre en faisant un voyage de Summerside au Cap-Tourmentin. Le 31 décembre, il fut mis sur la route Charlottetown-Pictou jusqu'au 4 janvier, puis passa à la route Georgetown-Pictou jusqu'au 3 février, et enfin revint de nouveau à la route Charlottetown-Pictou le 12 février.

Il revint à Charlottetown le 8 mars, puis le 12 se rendit à Georgetown. Il alla ensuite aux îles de la Madeleine, et revint le 14 à Georgetown. A partir du 16 jusqu'à la fin de l'exercice, il fit le service entre Charlottetown et Pictou.

Ce navire fut tout particulièrement chanceux l'année dernière, car il ne fut arrêté dans son service que le 11 et le 26 janvier.

En outre du voyage aller et retour aux îles de la Madeleine, le *Minto* a effectué 41 voyages complets. Il a transporté 44,307 colis, pesant 4,729,610 livres, soit 2,364·4 tonnes.

Les recettes ont été comme suit:—

Fret	$3,362 63
Passagers, 12,961 1re classe, 453 2e classe	2,436 25
Repas, tels que suivant contrat	61 50
Lits	335 00
Total	$6,195 38

"Brant".

Le *Brant* est un navire en bois, qui a été construit en 1899 à Charlottetown, I.-P.-E. Longueur, 100·4 pieds; largeur, 19·1 pieds; profondeur, 8·5 pieds; tonnage net, 58; tonnage brut, 142; machines, 33 chevaux.

Ce navire est resté en quartiers d'hiver à Charlottetown en 1908-09, et prit à bord le 16 avril ses hommes d'équipage pour les travaux de peinture et de nettoyage. Le 27 avril, il commença à installer des bouées dans le port de Charlottetown, pour l'entrepreneur des bouées. Il resta ensuite attaché au service des bouées et des phares autour de l'Ile-du-Prince-Edouard, et fut aussi employé à transporter et installer de grandes bouées aux îles de la Madeleine. Après cela, il remorqua un schooner démâté de Pownal à Charlottetown, et remorqua aussi le dragueur *Prince-Edward* de Charlottetown à Souris. Le *Brant* resta attaché jusqu'aux derniers jours de la saison au service des bouées et des phares, ayant surtout la charge des grandes bouées automatiques à gaz, puis il prit ses quartiers d'hiver le 31 décembre. En mars 1910, ses machines furent visitées et complètement réparées à Charlottetown.

HAUT DU SAINT-LAURENT ET GRANDS LACS.

"Simcoe".

Le *Simcoe* est un navire en acier, à deux hélices, d'une force de 217 chevaux. Il a été construit en 1902, à Wallsend-on-Tyne, Angleterre, par la *Swan, Hunter and Wingham Richardson Company*. Longueur, 180 pieds; largeur, 35·2 pieds; profondeur, 15·2 pieds; tonnage net, 193·8; tonnage brut, 437·63.

Ce navire est au service des bouées et des phares des Grands Lacs et de la baie Georgienne.

"Scout".

Le *Scout* est un navire en bois, à hélice, de la force nominale de 27 chevaux. Il a été construit en 1900 à Cardinal, Ontario. Longueur, 103·6 pieds; largeur, 25·6 pieds; profondeur, 9·2 pieds; tonnage net, 70; tonnage brut, 176.

Ce navire est pourvu de projecteurs électriques d'une grande puissance, et il a été employé durant l'exercice au service des bouées entre Montréal et Kingston.

"Reserve".

Le *Reserve* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit à Buffalo, N.-Y., en 1884. Longueur, 61·8 pieds; largeur, 15· pieds; profondeur, 4·8 pieds; tonnage net, 36; tonnage brut, 49; machines, 30 chevaux.

Ce navire est employé au curage du chenal, ainsi qu'au remorquage et à la surveillance des bouées, sous le contrôle du dépôt des phares à Prescott.

"Lambton".

Le *Lambton* est un navire en acier, à hélice, de la force de 89 chevaux, qui a été construit aux chantiers de Sorel en 1908-09. Longueur, 108 pieds; largeur, 21·1 pieds; profondeur, 17·7 pieds; tonnage net, 182; tonnage brut, 323.

Les machines sont à triple détente, renversées, à connexion directe, et à pression effective de 170 livres au pouce carré. Elles ont été construites par la *Flemming and Ferguson Company,* de Paisley, Ecosse.

Ce navire est employé au service de construction des phares et de surintendance de ce département.

STEAMERS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE.

"La Canadienne".

La Canadienne est un navire en fer, à hélice, qui a été construit à Glasgow, Ecosse, en 1880. Longueur, 154·3 pieds; largeur, 22·7 pieds; profondeur, 10·9 pieds; tonage net, 227; tonnage brut, 372; machines, 60 chevaux.

Ce navire est employé au service hydrographique du ministère de la Marine et des Pêcheries, et son rayon d'action, l'année dernière, a été en amont de Rimouski, en charge du commandant Irving Mills et du maître-pilote H. J. McGough.

A son retour, il entra au bassin Louise, où il fut réparé, gréé et approvisionné par l'agent de Québec.

"Bayfield".

Le *Bayfield* est un navire à hélice, en acier, qui a été construit en 1889 à Meadowside, Patrick, Angleterre. Longueur, 140 pieds; largeur, 24·1 pieds; profondeur, 11·3 pieds; tonnage net, 86; tonnage brut, 276; machines, 160 chevaux.

Ce navire, qui porta d'abord le nom de *Lord Stanley,* fut acheté de George Davie & Sons, de Lévis, P.Q. Après qu'il eut reçu les réparations nécessaires, on le nomma *Bayfield.*

Ce navire a été employé toute l'année aux levés hydrographiques sur les Grands Lacs.

"Lillooet".

Le *Lillooet* est un navire en acier, à deux hélices, de 170 pieds de long, de 27 pieds de lau, de 15 pieds de profondeur, et d'un déplacement de 760 tonnes, avec force indiquée de 800 chevaux.

Ce navire est employé aux levés hydrographiques de la Colombie-Britannique, et a été construit à Esquimalt, C.-B., par MM. Bullen et spécialement aménagé pour ces fins.

"Cartier".

Le *Cartier* est actuellement en construction en Angleterre et est destiné à remplacer *La Canadienne.* Il y a tout lieu de croire que ce nouveau service sera prêt pour le service hydrographique durant la saison de 1910.

"Gulnare".

Le *Gulnare* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit à Glasgow, Ecosse, en 1893. Longueur, 137 pieds; largeur, 20·5 pieds; profondeur, 13·6 pieds; tonnage net, 106; tonnage brut, 262; machines, 64 chevaux.

Ce navire est employé au service maréographique sur les côtes de l'est, mais il a été aussi assigné à d'autres opérations par l'agent du district de la Nouvelle-Ecosse, en juin, juillet, septembre et octobre.

PROTECTION DES PECHERIES.

"Princess".

Le *Princess* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit en 1896 à Grangemouth, Angleterre. Longueur, 165 pieds; largeur, 26 pieds; profondeur, 17·7 pieds; tonnage net, 252; tonnage brut, 542; machines, 90 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries du golfe et du fleuve Saint-Laurent. Il est commandé par le docteur W. Wakeham, assisté par Joseph Chalifoux en qualité de maître-pilote.

Quand son service régulier eut pris fin, ce navire fut envoyé au détroit de Belle-Isle pour y prendre les ouvriers qui avaient été laissés là à la construction de tours et de phares.

Il passa l'hiver à Québec, dans le bassin Louise. Il fut entièrement réparé par les soins de l'agent du district de Québec, dont il relève en dehors de son service des pêcheries.

"Curlew".

Le *Curlew* est un navire en acier, à hélice. Longueur, 116·3 pieds; largeur, 19·8 pieds; profondeur, 11·3 pieds; tonnage net, 96; tonnage brut, 158; machines, 50 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries du Nouveau-Brunswick, et reçoit ses instructions de l'agent de ce même district.

"Petrel".

Le *Petrel* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit à Owen-Sound, Ont., en 1892. Longueur, 116 pieds; largeur, 22 pieds; profondeur, 10·3 pieds; tonnage net, 98; tonnage brut, 192; force nominale, 50 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux des provinces maritimes.

"*Canada*".

Le *Canada* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit en 1904 à Barrow-in-Furness. Longueur, 206 pieds; largeur, 25·1 pieds; profondeur, 13·3 pieds; tonnage net, 136; tonnage brut, 411; machine, 209 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries, dans les eaux des provinces maritimes.

"*Kestrel*".

Le *Kestrel* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1903 à Vancouver, C.-B. Longueur, 126 pieds; largeur, 24 pieds; profondeur, 12·2 pieds; tonnage net, 188; tonnage brut, 311; force nominale, 59 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux de la Colombie-Britannique.

"*Falcon*".

Le *Falcon* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1902 à Port-Moody, C.-B. Il s'appelait d'abord le *Ruth*. Longueur, 70·7 pieds; largeur, 17·8 pieds; profondeur, 7·4 pieds; tonnage net, 48; tonnage brut, 71; force nominale, 14 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux de la Colombie-Britannique.

"*Georgia*".

Le *Georgia* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1900 à Victoria, C.-B. Longueur, 60 pieds; largeur, 11·3 pieds; profondeur, 5 pieds; tonnage net, 23; tonnage brut, 34; force nominale, 12 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux de la Colombie-Britannique.

"*Vigilant*".

Le *Vigilant* est un navire en acier, à hélice, qui a été construit à Toronto en 1904. Longueur, 177 pieds; largeur, 22·1 pieds; profondeur, 13·2 pieds; tonnage net, 243; tonnage brut, 396; force nominale, 65 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux de la province d'Ontario.

"*Constance*".

Le *Constance* est un navire composite, à hélice, qui a été construit en 1891 à Owen-Sound par la *Polson Iron Works Company*. Longueur, 115·6 pieds; largeur, 19·6 pieds; profondeur, 11·2 pieds; tonnage net, 126; tonnage brut, 185; force nominale, 50 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries.

"Lady-of-the-Lake".

Le *Lady-of-the-Lake* est un avire en bois, à hélice, qui a été construit en 1897 à Selkirk, Manitoba. Longueur, 105 pieds; largeur, 18·5 pieds; profondeur, 8·9 pieds; tonnage net, 155; tonnage brut, 201; force nominale, 13 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux du lac Winnipeg.

"Alcedo".

L'*Alcedo* est un navire à hélice, qui a été construit en 1905 à Ballard, Washington, E.-U. Longueur, 69·7 pieds; largeur, 16·8 pieds; profondeur, 7·6 pieds; tonnage net, 47; tonnage brut, 70; force nominale, 16 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries sur les côtes du Pacifique.

"Restles".

Le *Restless* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1906 à New-Westminster, C.-B. Longueur, 71 pieds; largeur, 17 pieds; profondeur, 7 pieds; tonnage net, 53; tonnage brut, 76; force nominale, 16 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries sur les côtes du Pacifique.

"Hudson".

Le *Hudson* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1903 à Saint-Jean, N.-B. Longueur, 57·7 pieds; largeur, 12·5 pieds; profondeur, 4·7 pieds; tonnage net, 23; tonnage brut, 34; force nominale, 7 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans les eaux du Nouveau-Brunswick.

"Ostrea".

L'*Ostrea* est un navire en bois, à hélice, qui a été construit en 1902 à Charlottetown, I.-P.-E. Longueur, 50 pieds; largeur, 13 pieds; profondeur, 4·5 pieds.

Ce navire est employé au service de l'octréiculture dans les eaux de l'Ile-du-Prince-Edouard.

"Nelson".

Le *Nelson* est un navires en bois de 64 pieds de long, 13·8 de large, 6·6 de profondeur, tonnage net 19·46, tonnage brut 37·84, et force nominale de 8·16 chevaux.

Ce petit navire est employé au service des pêcheries dans le district de la Nouvelle-Ecosse.

Thirty-Three.

Le *Thirty-Three* est un navire en acier de 80 pieds de long, 18·1 pieds de large, 8·3 pieds de profondeur, tonnage net 33, tonnage brut 79, et force indiquée 60 chevaux.

Ce navire est employé au service de protection des pêcheries dans le district de la Nouvelle-Ecosse.

LES BATEAUX-GLACES AU CAP-TRAVERSE, I.-P.-E.

Les services des bateaux-glaces, durant l'hiver 1909-10, n'ont pas été requis, par suite du maintien continu des communications par les deux brise-glaces *Earl Grey* et *Minto.*

Il y a, dans le hangar du Cap-Traverse, neuf bateaux-glaces qui ont besoin de réparations. Sept ont été réparés au Cap-Traverse et mis en parfait état, ce qui fait neuf bateaux bien réparés et trois bateaux neufs. Il y a en tout, aux deux caps, 21 bateaux-glaces.

BOUEES ET PHARES FLOTTANTS.

Les bouées et phares flottants ont été maintenus par les steamers de l'Etat et par des entrepreneurs, et il en a été ajouté quelques-uns dans les différents districts.

Les nouvelles bouées comprennent les divers types connus sous les noms de bouées à gaz, à gaz et sifflets, à gaz et sonnerie, à sifflet, à sonnerie, à cône renversé, à espars et plate-forme. Ces types de bouées comprennent presque tous ceux qui sont utilisés dans les eaux canadiennes, les autres étant des bouées à coffre en bois, et des bouées coniques et à baril. Les bouées les plus perfectionnées sont celles à combinaisons gaz et sifflet, gaz et sonnerie et les bouées à gaz. Ces dernières ne sont pas des bouées avertisseuses. Les bouées automatiques à sifflet et les bouées automatiques à sonnerie, sans feux, viennent à la suite des bouées-feux sous le rapport de l'importance et du coût.

La substitution des bouées-feux aux bouées non éclairées s'est faite en divers districts, et plusieurs changements ont été effectués afin d'améliorer ce service. Aussi, sous ce rapport, les résultats ont-ils été plus satisfaisants que précédemment.

Les agents du ministère de la Marine nous ont adressé des rapports détaillés sur les opérations de ce service, et ils ont énuméré les changements qui ont été faits et indiqué les endroits où sont installées les nouvelles bouées.

Les opérations des divers steamers de l'Etat engagés dans ce service ont aussi été rapportées en détail, et on a indiqué les dates et énuméré les moyens employés pour l'installation et l'enlèvement des bouées.

Les rapports des capitaines de ports et autres, ayant charge de voir à ce que les conditions d'exécution de contrats soient observées dans les diverses provinces, ont été reçus conjointement avec les comptes dus aux entrepreneurs. Ces rapports font partie des archives du département.

Les plaintes portées au sujet de l'absence ou du déplacement de ces bouées ont été prises en considération, et les agents, inspecteurs, capitaines de ports et entrepreneurs ont reçu instructions de remplacer les bouées. Bien que le nombre de steamers employés au service des bouées ait été augmenté, il n'est pas toujours possible de réinstaller promptement les bouées enlevées par les tempêtes ou déplacées par des bateaux traînant des radeaux à la remorque. Le manque d'attention, de la part de ceux qui dirigent les navires est cause que les bouées sont trop souvent déplacées, et le département est souvent injustement blâmé pour cet état de choses et pour les délais apportés à la réinstallation des bouées. Il faut admettre, cependant, que souvent les inspecteurs des bouées adjugées à l'entreprise et les entrepreneurs eux-mêmes négligent d'agir aussi promptement que l'exige l'importance de ce service. Le système de rémunération des capitaines des ports au moyen de droits prélevés sur les navires entrant dans un port, et dont les devoirs consistent à inspecter le service des bouées, n'offre en un grand nombre de cas que peu d'encouragement, car ces droits représentent peu de chose dans un grand nombre de ports. Ce service à forfait pourrait sans doute être amélioré en adoptant de meilleures méthodes d'inspection; mais le coût en serait très considérable et augmenterait beaucoup les dépenses du service des bouées, qui se sont élevées rapidement par suite du grand nombre de bouées dispendieuses installées depuis quelques années sur nos voies d'eau les plus fréquentées. Il ne faut pas oublier, en outre, qu'il n'y a pas de taxes sur les navires pour le service des bouées, et que le coût de chaque amélioration réalisée dans ce service est à la charge des contribuables en général et non pas spécialement à celle des armateurs et des marins.

Les détails des opérations de l'exercice 1909-10 ainsi que le nombre des bouées installées et maintenues en place par les steamers de l'Etat figurent à l'appendice 2 du présent rapport. L'annexe n° 1 donne la liste, par provinces, des nouvelles bouées avertisseuses qui ont été installées et des améliorations réalisées durant l'année. L'annexe n° 2 donne la liste, par provinces, des bouées-espars en service durant l'exercice. L'annexe n° 3 donne, par division, le nombre des bouées à gaz en service. L'annexe n° 4 passe la revue complète des bouées à gaz en service dans toutes les eaux du Dominion.

La liste suivante indique le nombre de bouées maintenues à forfait ou en vertu d'arrangements avec les capitaines de ports. Ce système est sans doute plus économique en ce qui concerne le coût, mais les bouées ne sont pas toujours aussi satisfaisantes que celles qui sont installées par les soins de l'Etat.

Dans le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Platon, soit sur une distanre de 125 milles, les bouées ont été sous le contrôle de l'agent de Montréal, et ont consisté en 66 bouées à gaz, 31 bouées en fer et 164 bouées-espars. Les bouées à gaz sont restées en place du 23 avril au 28 novembre. L'inspection de tout ce parcours s'est faite chaque semaine, et quelquefois plus souvent.

Les dépenses totales du service des bouées dans le Dominion, pour le dernier exercice, se sont élevées à $150,160.67. Réparties par provinces, ces dépenses ont été comme suit:—

Nouvelle-Ecosse..	$ 16,005 01
Nouveau-Brunswick..	18,905 43
Québec, y compris district de Montréal..	70,524 87
Ontario..	13,387 12
Colombie-Britannique..	27,549 93
Ile-du-Prince-Edouard..	3,778 31
Total..	$150,150 67

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries dans les eaux canadiennes pendant la saison de 1909.

ONTARIO.

	Nombre des bouées.
Amherstburg, y compris Bois-Blanc..	38
Baie de Quinté..	19
Bear's-Rump..	1
Big Duck island, bouée à cloche..	1
Blind River (riv. de l'Aveugle)..	4
Byng-inlet..	7
Campbells-rock..	1
Collingwood..	15
Clapperton, chenal..	9
Baie Georgienne..	13
Green (batture), steamer de l'Etat..	1
Goderich..	4
Gananoque, steamer de l'Etat..	3
Hawkesbury..	15
Kaministiquia..	9
Lac Erié, bouées à gaz..	4
Lac des Bois, y compris bouées à gaz..	137
Lac Simcoe..	5
Lac Supérieur, y compris bouées à gaz..	8
Little-Current..	8
Lone-Rock, bouée à gaz et à cloche....	1
Midland..	6
Murray, canal et baie de la Presqu'île.	23
Lac Témiscamingue..	3
Napanee..	14
Niagara, bouée à cloche..	1
North Sisters (rocher)..	4
Orillia..	18
Pancake, batture, steamer de l'Etat..	24
Pembroke..	23
Parry-Sound..	24
Pointe au Baril, balises, 15..	2
Pointe au Baril, bouées..	4
Penetanguishene..	10
Port-Arthur, bouées à gaz..	3
Port-Rowan..	12
Rivière Thames, bouées..	8
Rondeau..	6
Saugeen (rivière)..	9
Sturgeon (rivière)..	26
St-Clair (rivière), bouée à gaz..	1
Sarnia, bouée à gaz..	1
Southampton, bouée à gaz..	1
Saut-Sainte-Marie..	21
Saut-Sainte-Marie, entrée du canal....	25
Saut-Sainte-Marie, bouées à gaz..	30
Seine, riv., et Grassy-Lake, pilots..	30
Seine, riv., bouées à gaz..	10
South-Baymouth..	4
Stokes, baie..	6
Sturgeon, barre, bouée à gaz..	1
Temagami, lac, 4 balises et..	31
Trenton, steamer de l'Etat..	13
Victoria (île), lac Supérieur..	3
Waubashene..	37
Winnipeg (rivière)..	13

QUÉBEC.

Amherst (havre)..	8
Anse à Gascons..	1
Anse à Beaufils..	1
Barachois de Malbaie..	1
Bonaventure..	9
Cape Cove (Anse du Cap)..	1
Cap Cove..	1
Cap Meule..	1
Carleton (pointe)..	1
Chicoutimi..	15
Cock (pointe..	1
Chaudière (bassin)..	7
Cap Désespoir..	1
Douthe (pointe)..	1
Baie des Anglais..	3
Eschourie (rocher d')..	1
Fox (rivière)..	1
Gaspé..	6
Grande-Entrée..	17
Griffin Cove (Anse aux Griffons)..	1
Gros Cap-aux-Os..	1
Havre aux Maisons, îles de la Madeleine..	7
Lac Témiscamingue, savoir:	
Opemigon (détroit)..	4
Montréal (rivière)..	3
Témiscamingue-Nord, balises et..	9
Couvrette, camp..	1
Brown (pointe)..	1
Ville-Marie, balises..	..
Lac Saint-Jean:	
Rivière Ashuapmuchuan..	..
Rivière Mistassini..	..
Rivière Péribonka..	..
Havre de Roberval..	..
25 balises et..	110

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries—*Suite.*

QUÉBEC—*Fin.*

	Nombre des bouées
Petite rivière, est	1
Lachine, rapides	7
Maria	1
Matane	3
Mont-Louis	1
New-Richmond	3
Chenal nord, île d'Orléans	11
Nouvelle	2
Paspébiac	1
Pentecôte	1
Percé	2
Port-Daniel	1
Portneuf	9
Ristigouche (rivière)	10
Ristigouche (rivière), bouées à gaz	6
Richelieu (rivière), balises	..
Petite rivière, ouest	1
Petit-Rocher	2
Richelieu (rivière), Saint-Antoine à Chambly	35
Richelieu (rivière), en amont de Saint-Jean	21
Rigaud (rivière)	7
Rivière à la Pipe, lac Saint-Jean	8
Rivière des Prairies	10
Sainte-Adélaïde de Pabos	1
Sainte-Anne (rivière)	1
Saint-Michel	4
Saint-Thomas	8
Saint-Godfroy	1
Saint-Laurent (fleuve), entre Platon et Montréal, bouées à gaz	66
Saint-Laurent (fleuve), entre Platon et Montréal, bouées non éclairées	195
Serpent (rocher au)	1
Saint-Placide, steamer de l'Etat	52
Entretenues par l'agence de Québec, bouées à gaz, y compris bouées combinées	33
Entretenues par l'agence de Québec, bouées non éclairées, y compris bouées de tonnelage et bouées coniques	44
Entretenues par l'agence de Québec, en bas de Québec, bouées à cloche	1
Entretenues par l'agence de Québec, en aval de Québec, bouées à sifflet	1

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Bathurst	..
Baie Verte et Port-Elgin	36
Baie du Vin	13
Bartibogue, 12 balises et 1 espar	13
Beaver et Black (havres)	9
Black Brook, rivière Miramichi	3
Black Lands gully	12
Bouctouche, 34 balises et	22
Bouctouche (rivière), balises et	260
Campobello	10
Caraquet	15
Cocagne, 30 balises et	11
Dalhousie et Ristigouche	10
Digdequash	5
Dipper (havre de)	3
Dorchester	3
Grande Anse	4
Grand Lac	32
Grand Manan, 1 espar et	28
Great Shemogue	7
Hatfield (pointe), balises	..
Harvey	7
Hopewell, cap	1
Kouchibouguac et Black river, balises	..
Lepreau	3
Letite et Black bay, 1 espar et	14
Little Aldouane, 25 balises et	5
Little Shemogue, 1 balise et	5
Little Shippigan	12
Magaguadavic	13
Maquapit et French Lakes, 20 balises et	4
Miramichi, 9 bouées d'hiver, un phare flottant et	22
Miscou	9
Musquash	7
Néguac	21
Neil harbour	1
Napan river, 24 piquets et	3
Northwest arm, Miramichi	10
Northeast arm, 24 piquets et	8
Ox (île), rivière Saint-Jean	5
Petit Rocher	2
Pisarinco	2
Pokemouche, plusieurs balises et	7
Quaco (maintenues par steamers de l'Etat	3
Richibouctou et Albion	33
Richibouctou, Rexton et Browns yard	30
Rivière aux Saumons	15
Shédiac	18
Shédiac, nord de l'île, 20 balises et	2
Shippigan, 17 piquets, 14 balises et	20
St-Andrews	15
Sainte-Croix, récif (maintenues par steamer de l'Etat	11
Saint-Jean (rivière)	76
Saint-Louis, 35 balises et 8 lampes	2
Saint-Simon, baie Caraquet	4
Tabusintac	20
Tracadie, South Gully, 30 balises et	5
Tracadie, 100 balises, North Gully	11
Tynemouth creek	3
Washademoak, 144 balises et	2
Waweig (rivière)	2
West Isles, 3 espars et	23
Maintenues par steamers de l'Etat—	
(bouées à gaz	..
(bateau à cloche)	..
(bouées à sifflet)	..
(bouées à gaz et à sifflet)	..
(bouées de tonnelage et coniques)	..

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries—*Suite.*

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

	Nombre des bouées.
Baie Fortune	3
Beach Point	3
Bedèque	11
Belle Rivière	1
Brae harbour	5
Brudenell (rivière)	4
Cardigan, Lower	7
Cardigan, Upper	20
Cascumpec, 12 piquets	14
Charlottetown, 20 piquets	21
Covehead	3
Crapaud, piquets et	6
East river (Hillsboro')	17
Egmont (baie)	12
Egmont south, 8 piquets et	2
Georgetown	14
Goose harbour	2
Grand river, 1 balise et	12
Grand river, lot 14	8
Indian rocks	1
Malpèque	16
Miminegash	6
Little channel	1
Montague	9
Murray harbour	42
New-London, piquets et	9
Orwell et Vernon, 36 balises et	6
Pinette, plusieurs balises et	5
Port-Hill	12
Pownal	7
Rollo bay	3
Rustico	5
Savage harbour	2
Souris	6
St-Peters harbour	10
Summerside	10
Tignish	4
Tracadie	7
West point	1
Wood island	4
Entretenues par l'agence—	
(bouées à signaux)	..
(bouées coniques et de tonnelage)	..
(bouées à gaz et à sifflet)	..
Zéphir-rock (eaux du N.-B.) à gaz seulement	1

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Advocate harbour	6
Apple river	8
Arichat	20
Argyle river and sound	9
Avon river	6
Amherst basin	4
Barrington	36
Bear river	17
Beaver harbour (8 bouées d'hiver)	8
Blandford	5
Bridgewater	10
Brûlé	5
Canning ou Habitant (rivière)	6
Canso et St. Andrew passage, 28 bouées d'hiver et	31
Cape Negro ou Northeast harbour	17
Cariboo	6
Chester	25
Chéticamp	12
Chezzetcook et Petpiswick	6
Christmas et Barra strait	11
Clarks Cove, West bay	3
Clarks harbour	17
Cockerwit pass et Woods harbour	20
Cooks cove, Toby cove	4
Calf island bay	5
Crow harbour	3
D'Escousse et Lennox passage	28
Digby et Annapolis, 5 bouées d'hiver	15
Dover	4
East Dover	3
East Bay, Bras d'Or	8
Eskasoni	3
Fourchu harbour	11
French Village, St. Margarets Bay	5
Grand Bras d'Or	8
Gillis point, Boulacet	1
Guysborough	3
Glace bay	4
Hay Cove	14
Harbour aux Bouches, 6 piquets	4
Ingonish, South bay	7
Isaacs harbour (9 bouées d'hiver)	12
Indian harbour	4
Jeddore (5 bouées d'hiver)	11
Jegogin	7
Judique	1
Ketch harbour	6
L'Ardoise	5
Lahave	12
Little Narrows	10
Little Dover	9
Petit Bras d'Or	2
Liverpool	3
Lockeport	6
Lunenburg, back cove	9
Lunenburg, middle south	16
Louisbourg	7
Liscombe, 4 bouées d'hiver et	6
Mabou	19
Mahone bay et Chester	12
Main-à-Dieu	6
Margaree harbour	9
Merigomish	6
Marie Joseph (10 bouées d'hiver)	13
Monsellier, 4 balises et	6
McKinnon harbour	6
Musquodoboit	7
Martins Brook	6
Meteghan river	2
Northport	11
North Sydney	5
Neils harbour	1
Parrsboro'	6
Petit de Gras (6 bouées d'hiver)	4
Pictou	6
Pope's harbour	1
Port Félix	11
Port Hood	7
Port Le Tour	15

LISTE des bouées entretenues par le ministère de la Marine et des Pêcheries—*Suite.*

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

	Nombre des bouées.
Port Medway (steamer de l'Etat)	9
Port Morien	2
Port l'Hébert	12
Port Philippe	12
Pubnico	18
Pugwash	9
Prospect Lower	10
Port Mouton	59
Port Bickerton (3 bouées d'hiver)	5
Pennant harbour	8
Pringle's harbour	4
River John (piquets)	3
Roseway	3
St. Anns	5
St. Mary river (2 bouées d'hiver)	9
St. Mary river, jusqu'à Sherbrooke (5 bouées d'hiver)	18
St. Peter's bay (4 bouées d'hiver)	16
St. Peter's inlet	10
Sambro	12
Shag harbour	15
Ship harbour, 5 bouées d'hiver et	11
Shelburne	25
Ship rock	1
Shulee	8
Smith's island	2
Sydney	2
Shad bay	3
Sober island jusqu'à Ecum Secum	21
Spry bay	6
Stoney Island	1
Tancook Island	3
Tangier (7 bouées d'hiver)	4
Tatamagouche, 46 piquets et	18
Torrence bay	3
Tor bay, 8 bouées d'hiver	19
Three fathom harbour	5
Tidnish, piquets et	5
Tusket (deux entreprises), (3 balises)	30
Upper Prospect	4
Wallace	15
Walton Harbour	1
West bay	3
West Chezzetcook	7
West Dublin et Crooked channel	13
Westport	3
Weymouth	13
Whitehead, 5 bouées d'hiver et	9
Yarmouth, 38 balises et	12
Maintenues par l'agence—	
(bouées à sifflet)	13
(bouées à cloche)	37
(bouées d'acier coniques et de tonnelage)	192
(bouées à gaz)	5
(bouées à gaz et à cloche)	6
(bouées à gaz et à sifflet)	27
(phares flottants)	2
Stations de sonnerie sous-marines	3
Sonneries sous-marines attachées à bouées à gaz	1

LISTE DES BOUEES ET DES FEUX DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les feux à l'acétylène en service dans la Colombie-Britannique sont au nombre de 30, et ont donné satisfaction durant l'année. Ces feux sont installés aux endroits suivants:—

Cooper-island.	Walker-rock.	Dock-island.	Kelp-recs.
Helen-point.	Danger-reef.	Dodd-Narrows.	Nanaïmo.
Coffin-island.	White-rocks.	Ragged-islands.	Gabriola-reef.
Vancouvers-nrs.	West rock.	Maude-island.	Gillard-island.
Goose-spit.	Zero rock.	Klewnugget.	Chatham-point.
Fog-rock.	Holland-rock.	Ridley-island.	Watson-rock.
Marked-tree.	Pointers.	Boat-bluff.	Coast-island.
Lookout-island.	Lewis-reef.		

Les bouées à l'acétylène sont au nombre de 16, et sont installées aux endroits suivants:—

Bouées 9½.

Hodgsons-reef.	Banks-island.	Sandheads.	Kyuquot.
Vancouver rock.	Dall-patch.	San-Juan.	Skidigate.

Bouées 8½ à sonnerie.

Point-Grey.	Comox.	Georgia-Rock.

Bouées 8½.

Basey point. Barrett-rock. Spire-ledge. Alford-reefs.
Haddington-reefs.

La liste suivante des bouées est faite selon les eaux dans lesquelles ces bouées sont placées :—

Nom de la bouée.	Emplacement.	Description.
Hesquiat....	Entrée du havre Fairway..............	Sifflet, acier, rayures verticales, noires et blanches.
Half-tide-rock	Passage Hecate, détroit Clayoquot.....	Plate-forme, boule rouge.
North-bank	" "	" noire, tambour.
Vargas-rock	" "	" rouge, boule.
Meares-spit...............	Chenal de la Déception "	" noire.
Stubbs-spit...	Au large du banc Stubbs dét. Clayoquet.	" "
Browning-passage	Ext. ouest de la passe, détroit " ..	Espar band. hor., rouges et noires.
"	Banc du côté nord, " " ..	" noir.
"	" centre " " ..	" rouge.
Haukin-rock..	Havre aux Moustiques " " ..	Plate-forme, band. hor., rouges et nrs
Round-island (nord).......	Banc de l'île Ronde " " ..	Espar noir.
" (sud)........	" du chenal Templar " " ..	" rouge.
Templar-channel..........	Ile du Village, " " ..	Baril acier noir, tambour.
Amphitrite-point..	Chenal Carolina, détroit de Barkley....	Sifflet, noir, acier.
Sutton-rock	Port Ucluelet "	Plate-forme, band. hor., rouges et nrs
Rosedale-rock	Rochers Race, dét. Juan de Fuca......	Baril acier, noir.
Whale-rock.	Port d'Esquimalt.......	Espar, band. hor., rouges et noires.
Patterson-rock..	"	Plate-forme noire.
Canteen..................	"	" rouge.
Channel-rock.............	Ilôt Pelly, port de Victoria	" noire, boule.
Songhees-rock	Pte des Songhies "	Espar rouge.
Hospital-rock............	Hôpital de Marine "	Plate-forme noire, boule.
Johnstone-reef....... ...	Détroit de Haro..	Tonnelage en acier noir.
Darcy-shoal	Ile Darcy, détroit de Haro............	" "
Sidney-spit (est)..........	Ile Sidney, chenal Sydney.............	" "
" (ouest)........	" "	Conique en acier rouge.
Sidney-wharf (sud)........	Batture, quai Sidney, île Vancouver....	Espar rouge.
" (nord)........	" " "	"
Sidney-sock	Rocher, quai Sidney "	Plate-forme rouge.
Colbourne-passage (sud)...	Passage Colbourne....................	" noire.
" (nord)...	" "	" rouge, boule.
Celia-reef................	" Shute................. ..	Conique en acier rouge.
Entrance-point (Kelp-rock)	Chenel Satellite.	" "
Batt-rock	Havre Ganges	Tonnelage en acier, noir.
Horda-rock	"	Plate-forme noire, boule.
Benmohr-rock	Chenal Trincomali.....	" b.h.,rouges et noires,boul.
Governor-rock	"	" noir, boule.
Victoria-rock...	"	Tonnelage acier, b. h. rouges et noires
Virago-rock	Passe Porlier	Espar noir.
Porlier-pass-fairway......	"	Cloche, acier, noir et blanc, rayures verticales.
Grappler-reef.............	Chenal Houston	Tonnelage en acier, noir.
Indian-reef...............	Iles de la Batture, ch. Stuart..........	" "
False-reef	Chenal Stuart	" en acier,b.h.rouges et noires.
White-rock................	" Trincomali....................	Conique, acier rouge.
South-east................	False-narrows......	Espar rouge.
East.	"	" noir.
Middle...	"	" rouge.
West	"	" noir.
Rosenfelt-reef	Détroit de Georgie........	Cylindre d'acier noir.
Gossip-reef...	Active-pass..	D'acier, noir, à cloche.
Canoe-pass..	Banc Robert...................... .	Cylindre d'acier, noir.
Sandheads..	Chenal Sandheads.....................	D'acier, coniques, 5 noires, 8 rouges.
Point grey	English-bay..........................	
Point-grey-fairway........	Burrard-inlet......	Sphérique, acier, rouge.
First-narrows.............	Au sud du détroit....................	"

Nom de la bouée.	Emplacement.	Description.
Burnaby-shoal	Havre de Vancouver	Espar rouge.
Reef-point	Détroit de Georgie	"
Welcome-point	Welcome-pass	"
Tattenham-ledge	"	Espar noir.
Snake-island reef	Détroit de Georgie	Conique, acier, rouge.
Horswell reef	"	" "
Clarke-rock	Chenal intérieur	Plateforme, noire.
Entrance	Havre de Nanaïmo	Plateforme, triangulaire, noire.
Oyster-Bay	Chenal Stuart	Plaforme, noire.
Boat-Harbour	"	Cône, acier, rouge.
Reynold's-Point	"	Espar, rouge.
Gallow's-point	Havre de Nanaïmo	Plateforme, à boule rouge.
South-channel	"	" en losange, noire.
Middle-bank	"	" à boule rouge.
Southchannel (ouest)	"	" en losange, noire.
Satellite-reef	"	" à boule rouge.
Middle-bank (sud-ouest)	"	Espar, rouge.
" (ouest)	"	"
Carpenter-rock	"	Plateforme, à boule noire.
Mill-stream	"	" noire.
Passage-rock	Newcastle, île, passage	" "
Departure-bay-reef	Baie du Départ	" à boule rouge.
Dorcas-rock	Dorcas point, île de Vancouver	Espar, noir.
Hornby-wharf-reef	Chenal Lambert	" "
Reef-bluff (sud)	Détroit de Baynes	Conique, d'acier, triangulaire, rouge.
" (ouest)	"	Conique, d'acier, rouge.
Village-Point	"	"
Grassy-Point	"	Cylindre, acier, noir.
Kelp-bar-crossing (ouest)	"	Espar, rouge.
" " (est)	"	"
Atrevida-reef	Détroit de Malaspina	"
North-reef	Ile Texada, pointe nord	Espar, noir.
Cortes-island reef	Baker passage	Conique, acier, rouge.
Shark spit	Ile Marina	" "
Whaleton-rock	Whaleton bay	Espar, rouge.
Siwash-rock	Détroit de Johnstone	Espar, noir.
Ripple-reef	"	Cylindre d'acier, bandes horizontales rouges et noires.
Swan-rock	Pte Addenbrooke, détroit de Fitzhugh	Espar, noir.
Walbran-rock	Chenal Fisher	Cylindre d'acier, bandes horizontales rouges et noires.
Bloxam-bank	Telegraph passage, Skeena	Espar, noir.
Centre-bank	Rivière Skeena	Acier, rouge.
Hazel-point	Middle passage, Skeena	Espar, rouge.
Fairview-reef	Havre de Prince-Rupert	Conique, acier, rouge.
Tugwell-reef	Metlakatla	Espar, noir.
Harbour-channel (ouest)	"	Plateforme, noire.
" (est)	"	" "
Sparrowhawk-rock	Cunningham passage	Cylindre d'acier, bandes horizontales rouges et noires.
Hankin-reefs	"	Plateforme, rouge.
Dodd-passage	Port-Simpson	Espar, noir.
Harbour-reefs	"	Conique, acier, rouge.

Bouées de rechange en réserve.

8½ bouées à gaz	7
9½ " "	5
11 " "	2
7½ bouées-balises	3
Bouées à tonnelage	5
Bouées coniques	3
Bouées plateformes	2
Bouée à sifflet	1
Bouée à sonnerie	1
Total	29

SERVICE METEOROLOGIQUE ET OBSERVATIONS MAGNETIQUES.

Les nouvelles études entreprises en ce qui concerne les observations météorologiques et magnétiques et l'extension du champ de ces opérations ont donné à ce service une utilité bien plus générale. Il y a maintenant bien plus de demandes de renseignements, provenant d'émigrants d'Europe et des Etats-Unis, au sujet du climat des régions où ils désirent s'établir. Ces renseignements ont été fournis par des observateurs agissant de leur propre initiative, ainsi que la chose se pratique du reste depuis vingt ans.

Il y a aussi augmentation de demandes de renseignements météorologiques, pour règlement des litiges concernant les dommages causés par la température.

Il y a au delà de 200 observateurs volontaires, dont la plupart ont envoyé des rapports durant l'année. D'autres observateurs sont payés suivant l'importance de la station. Il y a eu, l'année dernière, 248 observateurs recevant des appointements, et 24 de ces observateurs font partie du corps permanent au bureau central; il y en a 9 qui sont employés temporairement au même bureau, et 7 autres sont attachés permanemment aux stations principales, où ils consacrent tout leur temps à leurs observations. Le nombre total de stations envoyant des rapports est de 454.

Le nouvel observatoire météorologique de Toronto a été terminé l'année dernière, et cet édifice nous fait honneur tant pour son utilité que pour sa belle apparence. L'architecte qui en a préparé les plans et le fonctionnaire qui en a surveillé la construction, tous deux attachés au ministère des Travaux publics, ont droit à tous les éloges.

Il a été donné suite, en 1909, à l'extension du service de prévisions et de signaux de tempêtes qui avait été projetée en 1908 pour Terre-Neuve, et on a envoyé là les mêmes bulletins météorologiques que dans les provinces maritimes. L'île de Terre-Neuve ne se prête pas aux prévisions météorologiques aussi bien que les provinces maritimes, car bon nombre d'ondes de haute et basse pression s'approchent de Terre-Neuve en venant de la région située entre le Labrador et la baie d'Hudson, tandis que d'autres gagnent le nord en venant de l'Atlantique, et ce n'est qu'en observant les changements barométriques se produisant aux Bermudes et à l'Ile-de-Sable qu'on peut prévoir leur approche. Le gouvernement de Terre-Neuve a établi des stations importantes à Pointe-aux-Basques à l'extrême ouest, et à Burin au sud, et ces deux stations envoient des rapports quotidiens à Toronto.

Les stations barométriques établies en 1908 dans la vallée de la rivière Mackenzie nous ont communiqué des observations très précieuses sur les pressions atmosphériques dans l'extrême nord.

Le directeur annonce dans son rapport qu'il est douteux qu'il y ait, au même degré que dans l'Alberta-sud, une région quelconque du globe où la distribution de la pression atmosphérique ait un effet aussi prononcé sur les conditions de la température. Il paraîtrait, d'après ce rapport, que ces phénomènes sont dus à la rencontre de vents du nord avec les courants tièdes venant de l'océan Pacifique, lesquels sont encore surchauffés par les vents chinook.

L'observatoire de Sulphur-Mountain, installé à une hauteur de 7,484 pieds, a été construit il y a dix ans, et commence à communiquer des renseignements sur les mouvements des couches supérieures atmosphériques, et ces renseignements vont nous être précieux pour l'étude du climat des plaines de l'Ouest.

L'inspection des stations a été faite par tout le Canada, ainsi qu'à Terre-Neuve et aux Bermudes.

L'importance de la station des Bermudes ressort du fait que les précisions du temps pour Terre-Neuve sont basées en partie sur les observations nous parvenant de ce poste éloigné. Certaines améliorations importantes et nécessaires ont été effectuées à cette station.

L'inspection des stations de la rivière La-Paix s'est faite pour la première fois l'année dernière.

Du 1er avril 1909 au 31 mars 1910, il a été envoyé 1,895 avertissements aux ports des Grands Lacs, du golfe Saint-Laurent et des provinces maritimes. Ces avertissements se sont trouvés être exacts dans la proportion de 92 pour 100. Il a aussi été envoyé 31 avertissements aux ports du Pacifique, dont 77 pour 100 étaient exacts.

Les arboriculteurs ont reçu des bulletins de prévisions de gelées dans les districts du Niagara, et des bulletins ont aussi été envoyés aux chemins de fer chaque fois qu'il y avait lieu de s'attendre à de fortes tempêtes de neige.

Des perturbations volcaniques ont été enregistrées sur le sismographe à Victoria, C.-B., et Toronto. Les vibrations, à Victoria, ont dépassé la portée de l'instrument, ce qui offre un contraste frappant avec les faibles mouvements enregistrés à Toronto.

Le service des heures a été continué, mais cette fois dans le nouvel observatoire où nombre de chronomètres ont déjà été installés. Durant l'année, 91 observations ont été prises, 2 de ces observations étant solaires et 89 stellaires au méridien de l'observatoire. La lunette méridienne, dans la nouvelle position qu'elle occupe, a fonctionné bien mieux que dans l'ancien observatoire, et le chronomètre sidéral a marqué avec bien plus de précision, due à la température uniforme de la nouvelle salle.

Le télescope équatorial a été nettoyé et monté sur un piédestal, après que la différence de niveau entre l'ancien et le nouvel observatoire eut été déterminée. Les échanges avec Québec, Montréal et Saint-Jean, N.-B., ont été continués et les résultats sont donnés dans un tableau.

L'annexe A du rapport du directeur du service météorologique donne le compte rendu des opérations à Saint-Jean, N.-B. Comme on le verra, des prévisions du temps sont téléphonées à tous les bureaux de la Compagnie de Téléphones du Nouveau-Brunswick, à 6 heures du matin, et ces prévisions sont immédiatement affichées dans les bureaux. Cet affichage, qui rend de si grands services, est fait gratuitement par la compagnie.

Des signaux automatiques pour le règlement de l'heure ont été transmis directement de l'horloge de l'observatoire, sur les fils de la *Western Union,* par toutes les provinces maritimes. Ces signaux sont ensuite répétés automatiquement à la station

de télégraphie sans fil de Camperdown, N.-E., laquelle à son tour les distribue aux navires en mer dans la zone de la station Marconi.

L'annexe B du rapport du directeur est le rapport de l'observateur de Québec, lequel annonce que les observations ont été prises comme d'habitude.

Le rapport du directeur du service météorologique contient aussi un rapport sur les opérations de l'observatoire magnétique d'Agincourt, à Toronto. Ce rapport fait remarquer que cet observatoire joue maintenant un rôle prépondérant comme station servant de base aux études du magnétisme terrestre au Canada, et aussi comme centre où les instruments officiels des autres pays peuvent être comparés avec ceux du Canada.

M. Jackson, du service météorologique, avait été attaché en qualité de météorologiste à l'expédition de l'*Arctic* de 1908-09, et il a pu faire durant cette croisière, à différents endroits, des observations magnétiques d'une grande valeur. Ces observations vont être très précieuses pour l'étude du magnétisme terrestre. Le tableau qui les renferme figure dans le rapport de l'expédition de l'*Arctic*.

OBSERVATOIRE METEOROLOGIQUE.

On a achevé durant l'année le nouvel observatoire météorologique qui depuis un certain temps était en voie de construction. Il est situé à l'angle de la rue Bloor et de la Place Devonshire, à Toronto. Le terrain sur lequel est construit l'édifice a 274 pieds 4 pouces de longueur sur la place Devonshire, sur 150 pieds 2 pouces de largeur sur la rue Bloor.

L'édifice a 88 pieds de longueur sur 57 pieds de largeur. La façade nord est sur la rue Bloor et la façade est et la tour donnent sur la place Devonshire. Tout l'édifice est solidement construit en brique dure pressée et les murs extérieurs sont doublés en dedans de brique poreuse, le tout lié avec du mortier de ciment de Portland et de chaux.

Les murs des fondements sont en pierre, construits avec du mortier en ciment de Portland et en chaux, et crépis en dedans avec du mortier de même composition, posé sur la maçonnerie en pierre. Le pavé du soubassement est fait en béton uni et poli.

Les poutres, longrines, linteaux, poteaux, chevrons et entretoises sont en acier recouverts de mortier en ciment et en chaux.

On a posé des parquets en tuiles au rez-de-chaussée et au premier étage dans la salle, les corridors et les paliers. Les âtres et foyers sont construits en matériaux de même catégorie. Les escaliers sont construits avec des limons en acier, des noyaux en fonte et des balustrades en fer battu. Les marches sont en ardoise.

A l'extérieur l'aspect de l'édifice est embelli par les ouvrages en pierre de taille qui forment les plinthes, les chaperons, degrés, appuis et seuils de portes et de croisées, chambranles, meneaux, dormants, entablements et cintres de portes et de fenêtres, corniches de gouttières, encorbellements, cordons, pignons et cheminées.

Le soubassement contient la salle du sismographe et du barométographe, où l'on fait aussi le développement des photographies, la salle d'épreuve pour les instruments enregistreurs, l'imprimerie où les plaques des cartes météorologiques sont montées et où l'on imprime les bulletins des prévisions météorologiques, une chambre aménagée pour le messager et le concierge, magasin, chambre de toilette, salle des chaudières et soute au charbon. Un corridor s'étend sur toute la longueur de l'édifice au centre du soubassement de l'est à l'ouest et plusieurs chambres s'ouvrent sur ce corridor. A son extrémité est, ce corridor donne accès à la partie inférieure de la tour. L'escalier avec palier conduisant au rez-de-chaussée complète l'aménagement du soubassement.

Le rez-de-chaussée de l'édifice contient un vestibule en dedans de l'entrée principale, la grande salle au centre de l'édifice, un escalier et un palier à l'extrémité sud de la salle, l'entrée de derrière de l'édifice, et, au centre, un corridor allant de l'est à l'ouest à angle droit de la grande salle et donnant accès aux bureaux. La chambre du directeur, la salle des prévisions et des cartes, la salle des archives, deux bureaux pour les principaux adjoints du directeur, la salle du secrétaire et des sténographes, la salle des commis, la salle des méridiennes et des horloges, les cabinets de toilette et autres se trouvent sur ce palier. Les archives magnétiques sont tenues à cet étage de la tour. Les méridiennes et les horloges reposent sur des piédestaux appuyés sur le sol.

Le premier étage contient une salle et un corridor aménagé de la même manière que le corridor du rez-de-chaussée, une grande bibliothèque, trois salles d'employés, le bureau du télégraphe, la salle de photographie, salle pour les instruments et magasin, escalier et palier ainsi qu'une voûte pour les archives précieuses.

L'attique contient des salles destinées à recevoir les rapports, les cartes, livres et documents et un escalier qui conduit à la salle du dôme dans la tour. La salle du dôme est éclairée par de nombreuses fenêtres séparées par des piliers. En dehors et au-dessous des seuils des fenêtres un balcon appuyé sur des consoles et une corniche encercle la tour. La partie supérieure de la tour contenant la salle du dôme a un diamètre moindre que le corps principal de la tour et elle est ornée de linteaux et d'une corniche en pierre. Le dôme repose et pivote sur une voie ferrée en dedans de la tour. On y a pratiqué des ouvertures pour faire des observations télescopiques. Le télescope, avec son châssis, est monté sur un piédestal de béton au centre de la tour, ses fondements reposant sur une assise au même niveau que les fondements de la tour même. L'intérieur du corps de logis principal est élégamment fini en bois dur dont on a conservé la couleur naturelle, et la structure en fer a été peinturée.

Le chauffage, l'éclairage et la plomberie sont des plus modernes, et tout l'édifice est une belle et spacieuse construction offrant toutes les facilités possibles pour le service météorologique du Canada au bureau central.

Les dépendances sont au nombre de deux et consistent en un pavillon pour les méridiennes, avec salle des chronomètres et atelier, l'un et l'autre construits en brique à four, avec poutres, solives et chevrons en bois.

L'atelier est pourvu d'une dynamo, d'arbres de transmission, de poulies et de tous les outils nécessaires aux travaux mécaniques requis à la station centrale et aux autres stations.

Le terrassement du terrain n'est pas encore terminé, mais dès qu'il sera fini des trottoirs granolithiques seront aménagés aux endroits convenables.

L'édifice a été construit par le ministère des Travaux publics pour l'usage du département.

Le rapport de M. Stupart forme l'appendice n° 8 du présent rapport.

CORRESPONDANCE ET ARCHIVES.

Cette branche du service comprend la réception et l'envoi de la correspondance. Les lettres et dépêches reçues sont enregistrées, puis numérotées avec indication de la date de réception, entrées dans un index, mises en dossiers, et ces dossiers sont confiés aux divers fonctionnaires dont ils relèvent. Des copies des lettres sont aussi mises en dossiers, et ces dossiers sont examinés afin de s'assurer qu'on a répondu à toutes les lettres ou qu'on en a accusé réception. Cela fait, les dossiers sont ensuite classés et mis en casiers.

L'opération de l'enregistrement consiste à entrer dans un registre le numéro du dossier et à indiquer en quelques mots le sujet de la lettre. La mise en index comprend deux choses, d'abord l'entrée des noms personnels dans le livre-index, puis l'inscription sur fiches détachées des divers sujets et des noms des localités et des navires. Le nombre de communications reçues durant l'année s'est élevé à 47,000.

Les lettres et dépêches envoyées sont copiées dans des livres-copies puis mises en index. Le nombre de lettres envoyées durant l'année s'est élevé à 30,000. L'augmentation du nombre des lettres reçues et envoyées depuis dix ans démontre à quel point les affaires du département se sont développées, ce qui a entraîné pour toutes les sections une augmentation correspondante du personnel. Un registre, comprenant les noms de tous les employés du département, est maintenu dans la section de la correspondance.

En 1901, il a été reçu 18,741 lettres et on en a envoyé 13,000, alors que l'année dernière 47,000 ont été reçues et 30,000 envoyées.

NAUFRAGES ET SINISTRES.

Le capitaine Demers, commissaire des naufrages, a fait rapport que 32 enquêtes avaient été instituées sur les accidents et sinistres qui s'étaient produits dans les eaux canadiennes à venir jusqu'à janvier 1910. A une seule exception près, on en est arrivé à des conclusions pour toutes ces enquêtes.

Le nombre de navires canadiens naufragés à l'étranger, et de navires étrangers naufragés dans les eaux canadiennes, en 1908-09, a été de 71 navires océaniques complètement perdus et de 221 navires avariés. Les pertes se sont élevées à $770,383, et 13 personnes ont perdu la vie. Dans les eaux intérieures, 13 bateaux ont été complètement perdus et 38 avariés. Les pertes se sont élevées à $369,383, et 11 personnes ont péri, soit au total 24 pertes de vies.

Le tonnage total des navires naufragés a été comme suit:—

Navires océaniques	$ 772,583
Eaux intérieures	31,783
Tonnage total	$ 804,366
Les pertes totales se sont élevées à	$1,139,766

PILOTAGE.

Il a été reçu, en 1909, des rapports de vingt et une organisations de pilotage. Ces rapports figurent au long dans le supplément n° 1 du rapport annuel de 1909. Il y a là tous les renseignements nécessaires sur le nombre des pilotes, le nombre des navires pilotés et les opérations financières dans chaque district. Le nombre des pilotes licenciés en service actif était, suivant ces rapports, de 362, et les recettes brutes se sont élevées à $415,039.31.

Les districts de pilotage de Montréal et de Québec relèvent directement du ministère de la Marine, et sont sous la direction du capitaine Demers, examinateur en chef des capitaines et seconds, qui a fait subir aux pilotes des deux districts l'épreuve visuelle décrétée par le Board of Trade d'Angleterre.

ECOLES DE MARINE.

Le rapport du capitaine Demers sur les écoles de marin, formant l'appndice n° 9, donne des renseignements sur le nombre de conférences faites dans ces écoles, le rôle de présence de chaque école, et le nombre total de marins qui ont mis à profit ces occasions de s'instruire sur les choses de leur profession. Il est regrettable, cependant, que l'importance de ces conférences ne soit pas plus généralement appréciée.

Sept écoles ont été ouvertes durant l'hiver, et 206 conférences ont été données devant des auditoires représentant au total 2,676 marins. Sur ce nombre, 626 ont fréquenté l'école de Victoria et 850 celle de Vancouver, C.-B.

CAPITAINES ET SECONDS.

Des brevets de compétence ont été délivrés aux capitaines et seconds des eaux intérieures pour l'année expirée le 31 décembre 1909.

Capitaines	150
Lieutenants	130
Long cours—	
Capitaines	13
Seconds	25
Seconds lieutenants	25
Brevets de service—	
Capitaines	3
Seconds	1

Les recettes totales provenant des brevets se sont élevées à $3,324.

ENGAGEMENT ET RENVOI DE MATELOTS.

Comme on pourra voir en consultant l'appendice 44 du supplément du rapport annuel pour 1909, les commissaires de la navigation, en plusieurs ports, ont négligé de faire rapport, ainsi que l'exige la loi.

Le nombre de matelots engagés et congédiés, et les droits perçus de ce chef par les commissaires sont comme suit:—

	Matelots engagés.	Matelots congédiés.	Droits perçus.
Québec	6,948	1,428	$ 2,768 09
Nouveau-Brunswick	2,503	892	1,518 10
Nouvelle-Ecosse	7,373	5,799	5,572 30
Colombie-Britannique	3,460	3,249	2,477 40
Ile-du-Prince-Edouard	218	205	161 50
	20,502	11,573	$12,497 39

LEVES HYDROGRAPHIQUES.

La section des levés hydrographiques est confiée à M. J. Stewart, qui a fait rapport sur les opérations qui se sont poursuivies dans les différentes régions où le personnel hydrographique s'est mis à l'œuvre.

Ce personnel était composé des mêmes hydrographes que l'année dernière, mais il avait été réparti en des localités quelque peu différentes.

Les hydrographes opérant sur les Grands Lacs, sous la direction du capitaine Anderson, s'étaient transportés du lac Supérieur au lac Ontario, et ils ont commencé le levé de la rive sud du comté Prince-Edward. Les progrès sont déjà marqués, mais ne sont pas cependant suffisants pour qu'il soit possible de publier une carte de ces opérations pour la saison. Ce travail sera continué.

Les hydrographes opérant sur la côte de l'Atlantique, sous le commandement du capitaine Miles, se sont mis à l'œuvre sur le Saint-Laurent, vis-à-vis le Bic, sur le steamer *La Canadienne.* Si l'on tient compte du très mauvais temps qu'il a fait, les progrès sont très satisfaisants. Le rapport de ces opérations est maintenant aux mains des imprimeurs, et la carte sera publiée à la prochaine saison.

En juillet dernier, un arangement fut conclu avec Swan, Hunter et Wigham Richardson pour la construction d'un nouveau steamer plus puissant destiné à remplacer *La Canadienne,* qui n'est pas de force à lutter contre les courants rapides qui se rencontrent dans le fleuve.

Les hydrographes de la côte du Pacifique se sont répartis en deux endroits, les uns opérant à Dixon-Entrance pour déterminer les approches du port de Prince-Rupert, et les autres étant stationnés dans les eaux plus abritées constituant les approches du même port en venant du sud. Une assez grande étendue fut sondée au

milieu de Dixon-Entrance, où rien n'avait encore été fait par le navire hydrographique de l'amirauté, et quelques sondages furent aussi faits à Masset-Inlet. Ces opérations se sont poursuivies fort lentement, ayant été gênées par la pluie qui tombait les deux tiers du temps et par des vents impétueux.

On a fait le tracé des approches de la rivière Skeena et terminé la triangulation du chenal au sud-est de l'île Lawyer, en guise de préparation aux travaux de sondage de la saison de 1910.

Les hydrographes opérant sous la direction de M. Charles McGreevy ont terminé le levé du bassin Cumberland, et ils se sont transportés à la baie Tatamagouche, afin de s'assurer des facilités qu'il pourrait y avoir là pour la construction de quais.

Les hydrographes opérant sous la direction de M. Pinet ont continué le levé du lac des Deux-Montagnes, rivière Ottawa. Ce travail touche à sa fin, et quelques semaines suffiront en 1910 pour le terminer entièrement.

Durant le dernier exercice, quatorze cartes de diverses parties des eaux du Dominion ont été mises en vente, et les demandes ont été très satisfaisantes.

MARINS MALADES ET SANS RESSOURCES.

Conformément aux dispositions de la loi relative à la marine canadienne, chapitre 113, partie V, article 384, S.R., on prélève un droit de 1½ cent par tonne de jaugeage enregistré sur chaque vaisseau entrant dans les ports des provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile-du-Prince-Edouard et de la Colombie-Britannique; cette somme est versée au fonds des marins malades. Des bateaux ne dépassant pas cent tonneaux paient ce droit une fois l'an, les autres trois fois dans l'année.

Les officiers et les marins des bateaux de pêche qui ne sont pas enregistrés au Canada ne contribuent pas au fonds des marins malades et ne participent pas à ses avantages, mais les bateaux canadiens de cette classe peuvent payer et participer aux avantages, et s'ils jaugent plus de cent tonnes, ils peuvent contribuer s'ils le désirent pour un eul voyage, s'ils ont eu soin de verser le montant des droits avant de partir; ces bateaux jouissent alors des mêmes droits et avantages que les autres bateaux qui paient le droit mais ne font pas la pêche.

Les recettes pour l'exercice se terminant le 31 mars dernier se sont élevées à $53,-732.31; la dépense dans les diverses provinces a été de $63,709.16 pour les marins malades, et de $2,640.10 pour les marins indigents; total, $66,349.26.

Les recettes pour chacune des provinces sont comme suit:—

Québec	$13,402 80
Nouveau-Brunswick	9,412 88
Nouvelle-Ecosse	16,844 87
Colombie-Britannique	13,744 10
Ile-du-Prince-Edouard	327 66

La dépense se décompose comme suit:—

Compte général	$ 1,484 33
Nouvelle-Ecosse	28,763 48
Ile-du-Prince-Edouard	2,874 33
Nouveau-Brunswick	8,210 46
Québec	11,495 24
Colombie-Britannique	10,881 32
Total	$63,709 16

La loi relative aux marins malades ne s'appliquant pas à la province d'Ontario, on n'y perçoit pas de droits.

Au port de Québec, les marins malades sont reçus aux hôpitaux Jeffrey-Hale ou Hôtel-Dieu à $1.50 par jour, y compris les services des médecins et des infirmières.

Au port de Montréal, les marins malades reçoivent des soins à l'Hôpital Général et à l'hôpital Notre-Dame; on paie pour eux $1.50 par jour, y compris la pension et le médecin.

A Chicoutimi, les marins malades sont reçus à l'hôpital Saint-Valier, à raison de $1.20 par jour pour chaque malade, y compris la pension et les soins du médecin.

On maintient des hôpitaux de marine à Louisbourg, Yarmouth, Pictou, Sydney, Lunenburg et Pointe-Tupper, dans la Nouvelle-Ecosse; à Halifax, les marins reçoivent des soins à l'hôpital général Victoria, à raison de $1.50 par jour pour chaque malade, y compris la pension et le médecin.

A Charlottetown, I.-P.-E., les hôpitaux de Charlottetown et de l'Ile-du-Prince-Edouard reçoivent les marins malades à raison de $1.50 par jour, comme les autres hôpitaux, un arrangement à cet effet ayant été conclu par le gouvernement.

A l'hôpital de marine de Victoria, Colombie-Britannique, le directeur reçoit $600 par année et le gardien touche la même somme. Ce dernier reçoit aussi $5 par semaine pour la pension et le soin de chaque malade.

A Vancouver, les marins malades sont reçus à l'hôpital Royal Columbian, à raison de $1 par jour chacun.

A Saint-Jean, N.-B., les marins sont reçus au General Public Commissioners' Hospital, à raison de $1.50 par jour chacun.

Aux endroits où il n'y a pas d'hôpitaux, dans les provinces maritimes et dans les provinces de Québec et de la Colombie-Britannique, les receveurs des douanes sont autorisés à donner aux marins malades les soins nécessaires, quand ces marins appartiennent à des vaisseaux qui contribuent au fonds de secours.

Ci-suit un état des recettes et dépenses se rattachant au fonds des marins malades et sans ressources, depuis 1900 jusqu'à 1909 inclusivement:—

Année.	Recettes.	Dépenses.
1900	$59,971 84	$32,743 30
1901	59,783 34	34,944 93
1902	65,853 83	51,827 12
1903	64,851 55	48,151 48
1904	61,778 29	50,801 78
1905	58,372 34	51,000 18
1906	60,183 90	50,120 42
1907	44,704 59	37,362 11
1908	69,364 45	59,957 92
1909	53,732 31	66,349 26

Le total des honoraires versés aux médecins durant le dernier exercice s'est élevé à $12,995.82, et le nombre total de marins ayant reçu des soins a été de 3,629.

Le rapport du docteur C. H. Godin, surintendant du service des hôpitaux de marine, forme l'appendice n° 18.

MATERIEL DE SAUVETAGE.

Les subventions annuelles ont été versées aux entrepreneurs à leurs échéances, la preuve étant faite que le matériel de sauvetage avait été tenu en bon état pour secourir les vaisseaux naufragés ou désemparés. Chacun de ces entrepreneurs reçoit $10,000, payables en deux versements.

Les contrats passés avec les entrepreneurs de sauvetage ont une durée de cinq ans. Pour le bas Saint-Laurent, l'entreprise a été adjugée à Geo. Davis & Sons, de Lévis, dont le matériel est à Québec; pour les provinces maritimes, à la *Dominion Coal Company,* dont le matériel est à North-Sydney, C.-B.; et pour la Colombie-Britannique, à la *British Columbia Salvage Company,* dont le matériel est à Victoria.

Voici quels ont été les navires secourus ou sauvés en 1909 par la *Dominion Coal Company*:—

25 mai.—La goélette *J. & L. Irving,* chargée de charbon, s'étant échouée au Grand-Bras-d'Or, le remorqueur *C. M. Winch* alla immédiatement à son secours, et, après transfert d'une partie de la cargaison à une autre goélette, réussit à en opérer le renflouement, après quoi il la remorqua à North-Sydney.

15 juin.—La goélette de pêche américaine *Arthur Binney* s'étant échouée sur les rochers Fourchu, le remorqueur *Douglas H. Thomas* se porta immédiatement à son secours, mais ne put rien faire à cause de la grosse mer. Il revint à la charge à diverses reprises, mais ce ne fut cependant que le 28 juin qu'il pût s'approcher de la goélette assez près pour attacher une amarre. Le remorqueur, aidé du steamer *Cape Breton,* essaya alors de dégager la goélette, mais tous ses efforts furent vains et il dut l'abandonner à son sort après avoir rompu l'amarre de 12 pouces qui avait été attachée.

18 juin.—A la demande des armateurs de la géolette *Baltic,* qui s'était échouée près de Grand-Narrows, nous envoyâmes en cet endroit un scaphandrier et son assis-

tant, munis d'un appareil complet de plongeur. Ces deux hommes furent absents deux jours, et ils surent rendre durant ce temps d'excellents services aux armateurs de la goélette.

29 juin.—Alors que le steamer *Bonavista* se rendait à Montréal, il rencontra le yacht à vapeur *Scionda,* qui était en détresse au large de Saint-Denis, sur le fleuve Saint-Laurent. Le steamer prit à son bord l'équipage du yacht, mais comme ce yacht faisait eau rapidement, on fut forcé d'aller l'échouer sur l'île aux Grues.

27 juin.—La nouvelle étant parvenue que le steamer *Cairngrag* était échoué sur l'île Dover, près de Canso, le remorqueur *Douglas H. Thomas* se porta immédiatement à son secours. Dès le lendemain il était de retour et faisait rapport que le *Cairngrag* s'était brisé sous le rude assaut des vagues peu après l'échouement.

13 août.—Le steamer *Jeanara* s'étant échoué à Cranberry-Head, nous envoyâmes immédiatement à son secours les steamers *Cape Breton* et *Coban,* ainsi que le remorqueur *C. M. Winch.* Le renflouement s'opéra dès le lendemain à marée haute. C'est grâce à la promptitude des secours qu'on a pu éviter que le *Jeanara* fût perdu complètement, car l'endroit où il s'était échoué était l'un des plus dangereux de toute la côte.

19 août.—Le 19, à minuit, nous étions priés de nous mettre à la recherche du fils du gardien du phare de Scatteri, parti de Mainadieu dans une chaloupe à gazoline et qui n'était pas encore arrivé à destination. Nous dépêchâmes immédiatement le steamer *Louisburg* et le remorqueur *C. M. Winch,* qui croisèrent sur les lieux jusqu'à minuit, 20 août. Dans l'intervalle, le fils du gardien fut trouvé près de Scaterri.

21 août.—Le steamer *Sandsend* arriva dans le port de Sydney avec des bordages défoncés et sa cargaison déplacée. Le remorqueur *C. M. Winch* lui offrit ses secours, mais le capitaine du *Sandsend* les refusa.

2 septembre.—Sur réception de dépêche nous informant qu'un navire inconnu était échoué à Lingan-Head, nous envoyâmes immédiatement à son secours le remorqueur *Douglas H. Thomas.* Ce remorqueur, en approchant des lieux, rencontra les steamers *Tyrian* et *Gladiator,* qui lui apprirent que la goélette *Myrtle* s'était échouée à Lingan-Head durant la nuit du 1er septembre et qu'ils avaient fait tous leurs efforts pour la dégager, mais inutilement, car elle se brisa bientôt sous l'assaut des vagues.

17 novembre.—Le capitaine de la goélette *Argosey* nous ayant informé qu'il s'était échoué à Grande-Rivière, C.-B., le remorqueur *Douglas H. Thomas* fut immédiatement dépêché sur les lieux, mais ne put, par suite du mauvais temps, arriver jusqu'à Grande-Rivière.

16 novembre.—Durant une violente tempête, la goélette *Myrtle V. Hopkins* alla s'échouer sur les bancs Livingston, près de Lowpoint. Le remorqueur *C. M. Winch* se porta à son secours, mais, vu l'état de la mer, ne peut être d'aucune utilité.

20 décembre.—Ayant été informés que le steamer *Corinthian* était échoué sur l'île Georges, dans le port de Halifax, nous offrîmes les services du *Douglas H. Thomas,* du *Louisburg* et du *Bonavista,* mais ces offres furent déclinées.

5 janvier 1910.—L'agent du ministère de la Marine à Halifax nous ayant téléphoné que 78 hommes à bord de barques de pêche avaient été emportés vers la haute mer, au large de Whitehead, dans une tourmente de neige, durant la nuit du 4, nous donnâmes instructions au steamer *Cabot,* qui était à décharger sa cargaison à Goldboro, de se porter immédiatement à leur secours. Le steamer *Coban* fut aussi dépêché de Sydney. Le *Cabot* arriva à Whitehead le 5 janvier, à minuit, remorquant une barque sur laquelle étaient douze pêcheurs. Il repartit immédiatement et continua ses recherches jusqu'au 8 janvier, à minuit, alors qu'il revint à Goldboro. Le *Coban* retourna à Louisbourg le 7 janvier, et fit rapport qu'il avait croisé jusqu'à 25 milles au sud-est et à l'ouest de la bouée Whitehead, mais qu'il n'avait pas trouvé traces des autres barques. Le steamer *Cape Breton,* parti de Sydney pour Halifax, où il arriva le 8 janvier, fit aussi rapport qu'il avait croisé jusqu'à une distance allant de 25 à 40 milles, durant 36 heures, au large de la côte s'étendant de Saint-Esprit à Beaver, et qu'il n'avait rien aperçu.

8 janvier.—Une dépêche ayant été reçue de New-York qu'on y avait appris, par message Marconi, que le steamer *Hirundo* avait brisé son hélice par latitude 40·23 et longitude 56·41, à l'ouest de Paris, le *Douglas H. Thomas* et le *Cacouna* furent immédiatement dépêchés à son secours. Ces deux navires revinrent le 10 janvier, et firent rapport qu'ils n'avaient rien aperçu de l'*Hirundo.* Le *Cacouna* recommença ses recherches le 11 janvier. Le 14, nous reçûmes avis que l'*Hirundo* avait pu arriver à Saint-Jean, Terre-Neuve.

25 janvier.—Le bateau-paseur *Hygia,* ayant perdu son hélice en allant de Sydney à North-Sydney, fut forcé de jeter l'ancre. Le remorqueur *C. M. Winch* se porta à son secours et le remorqua jusqu'à North-Sydney.

Les états de services de George T. Davie & Sons ont été les suivants:—

Le seul navire sauvé a été le steamer *King Edward,* qui était resté échoué sur l'île d'Anticosti depuis l'automne de 1908. Des secours furent aussi portés au steamer *Campana,* qui s'est perdu complètement.

Les états de services de la *British Columbia Salvage Company* ont été les suivants:—

15 mai.—Le steamer *Tees* remorqua un navire qui s'était échoué sur les rochers avoisinant le quai Brackman Kerr, dans le port de Victoria.

28 août.—Le steamer *Ohio* se porta en reconnaissance près d'un navire échoué dans la baie Carter, et recouvra et ramena plusieurs cadavres de naufragés.

2 mai.—Le steamer *Daisy,* échoué sur l'île Mayne, fut renfloué et remorqué jusqu'à Sydney.

2 octobre.—Le steamer *Mystery,* échoué sur l'île Mayne, fut renfloué et remorqué jusqu'à Vancouver.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

L'ouverture du port a eu lieu le 16 avril, et sa fermeture le 27 décembre. La date de l'ouverture a été beaucoup plus hâtive qu'en toute autre année depuis 1900, à l'exception de 1902 et 1903, alors que les dates d'ouverture ont été, respectivement, le 3 avril et le 2 avril, et la date de là clôture a été de 12 jours plus tardive que celle de 1907, qui avait été la plus tardive depuis 1900. Le premier navire océanique est arrivé dans le port le 23 avril et le dernier départ pour la haute mer a eu lieu le 28 novembre.

Le nombre total des navires océaniques arrivés dans le port a été de 670, ayant un tonnage total enregistré de 1,911,413 tonneaux. Sur ce nombre, 478 étaient des navires britanniques, ayant un tonnage enregistré de 1,480,503 tonneaux; 172 navires norvégiens, ayant un tonnage enregistré de 381,396 tonneaux; 8 navires allemands, tonnage, 26,678; 4 navires hollandais, 11,935 tonneaux; 3 danois, 6,877 tonneaux; 4 américains, 1,886 tonneaux; 1 italien, 2,338 tonneaux.

644 de ces navires étaient construits en fer ou en acier et jaugeaient 3,514 tonneaux.

299 navires, ayant un tonnage total de 474,450 tonneaux et venant du bas du Saint-Laurent, sont entrés dans le port. Sur ce nombre, 273 étaient des navires à vapeur et 26 étaient des voiliers. Ceci indique une diminution de 76 navires et de 166,466 tonneaux, comparativement aux arrivages de l'année précédente.

371 navires transatlantiques ayant un tonnage total de 1,436,969 tonneaux sont entrés dans le port. Tous ces navires étaient des steamers. Ceci représente une augmentation de 7 navires et de 121,275 tonneaux comparativement à 1908. C'est le plus fort tonnage de cette classe depuis dix ans.

10,911 navires naviguant dans les eaux intérieures et ayant un tonnage total de 3,146,494 tonneaux, sont entrés dans le port durant l'année, soit une diminution de 1,443 navires et de 442,930 tonneaux comparativement aux arrivages de l'année précédente.

Le nombre total des navires de toute sorte entrés dans le port de Montréal durant l'année a été de 11,661, avec un tonnage total de 5,057,907 tonneaux—soit une diminution de 1,512 navires et de 490,121 tonneaux.

Le total des recettes de l'année a été de $687,772.16. Les revenus du port, étant de $413,648.83, accusent une augmentation de $26,781.55 sur ceux de l'année précédente.

Les recettes provenant du loyer de 14 hangars ont été de $101,500, ce qui indique une augmentation de $72,500 sur celles de l'année précédente, qui provenaient du loyer de 7 hangars; les dépenses à ce sujet ont été de $114,803.33.

Les recettes du département du trafic ont été de $104,266.43, soit une augmentation de $35,922.98 sur celles de l'année précédente.

Les recettes de l'élévateur à grain ont été de $65,987.90, soit une augmentation de $20,636.34 sur celles de l'année précédente; et les dépenses sous ce même chef ont été de $81,312.14.

Les recettes de la grue flottante durant une partie de l'année ont été de $2,369, contre une dépense de $5,997.69.

Le total des déboursés imputables sur le revenu a été de $686,710.73—soit une augmentation sur l'année précédente de $32,617.60, dont $25,407.62 ont servi à payer l'intérêt sur les emprunts.

Le montant total des déboursés imputables sur le capital a été de $875,510.92.

Nouveaux hangars en acier	$276,496 25
Améliorations du port	244,640 37
Equipement de transporteurs de l'élévateur	185,302 00
Elévateur à grain n° 1	127,000 00
Nouvelle grue flottante, bal	39,844 27
Locomotive, bal	26,228 03
	$875,510 92

On a emprunté du gouvernement la somme de $1,065,000.

La dette de la corporation représentée par des obligations le 31 décembre 1909, était de $13,092,000, dont $1,972,000 sont dus au public et $11,120,000 au gouvernement fédéral.

TRANSPORTEURS.

Le modèle des transporteurs d'essai consistait en une voiture montée sur des rails encastrés dans le pavé en béton et ayant une tour fixée sur une plaque tournante pour porter les bras à consoles. Ces bras à consoles sont assez longs pour s'étendre hors du hangar, du côté du port, et recevoir la cargaison directement à travers les écoutilles du navire, pour l'élever et la transporter au milieu du hangar. La machine peut circuler à travers le hangar. On peut adopter le système de renversement, enlever les marchandises du centre du navire et les descendre dans des camions ou des wagons de chemin de fer.

Le wagonnet a un mécanisme pivotant, ou une plaque tournante, de sorte que le bras du transporteur peut pivoter de 30 degrés d'un côté ou de l'autre pour rencontrer diverses écoutilles d'un navire.

Le bras à consoles s'étend à 46 pieds, et du côté de la rive à 34 pieds, avec une base de 14 pieds. La distance totale de transport est de 94 pieds.

Les machines sont munies de trois moteurs distincts:—

Elévatoire	60 B.H.P.
Chariot	10 "
Locomobile	5 "

Lors de l'essai définitif avec des charges de deux tonnes, on a constaté que la vitesse élévatoire était de 328 pieds à la minute, la vitesse de traverse de 317 pieds à

la minute, et la vitesse de traction ou de transport à travers le hangar, de 51 pieds, le tout dépassant les exigences spécifiées.

Bien que les conducteurs des machines ne fussent pas très familiarisés avec leur fonctionnement, et bien que les équipes des hangars n'eussent pas été organisées pour ce genre de travail, le poids total des marchandises manœuvrées durant une période de 20 heures, une journée et une nuit, s'est élevé à 400 tonnes, soit 20 tonnes par heure. C'est aussi vite que les colis pouvaient être faits, transportés et emmagasinés dans le hangar.

A tous les points de vue, les machines ont donné satisfaction non-seulement en ce qui concerne la commodité, mais encore en ce qui concerne la célérité et le maniement attentif des marchandises. Les deux machines ont fonctionné sans accident, lorsqu'on en a eu besoin durant l'été.

Le tableau suivant indique la capacité élévatoire à Montréal:—

	Boisseaux.
Elévateur n° 1 des commissaires du port, capacité.. ..	1,000,000
" A, Compagnie d'entreposage de Montréal.. ..	500,000
" B, " "	1,000,000
" C, Compagnie d'entreposage Ogilvie..	600,000
" A, Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien..	500,000
" B, Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien..	500,000
	4,100,000

L'évévateur n° 1 des commissaires est muni d'un nouveau système de transporteurs capable d'expédier de 300,000 à 500,000 boisseaux par journée.
de 10 heures, et deux appareils élévatoires capables de recevoir de 200,000 à 280,000 boisseaux en 24 heures.

Le système de transporteurs de grain qui, l'an dernier, s'étendait de l'élévateur n° 1 à dix des 14 hangars en acier, permettant à dix navires d'être chargés sans quitter leur mouillage, a été prolongé jusqu'aux quatre hangars de la jetée Jacques-Cartier.

Ceci a nécessité la construction de quatre tours additionnelles, d'une galerie de raccordement avec la rive, et de deux longues galeries au-dessus des hangars n°s 12-14 et 13-15, soit une longueur totale de 1,936 pieds. Il a fallu utiliser 7,372 pieds de courroie conductrice, et 9 moteurs, et prolonger le réseau d'éclairage électrique de téléphone et de signaux.

Le fonctionnement de l'élévateur exige 44 moteurs de 2,710 B.H.P. Les galeries des transporteurs requièrent à elles seules 500 lumières.

On peut maintenant livrer le grain à un navire au moyen d'un dégorgeoir, à 2,142 pieds de l'élévateur, à raison de 15,000 boisseaux par heure. 14 navires peuvent être chargés sans quitter leur mouillage; sur ce nombre, 4 peuvent être chargés simultanément.

GRUE FLOTTANTE.

La grue flottante construite pour les commissaires par M. Vickers, Sons et Maxim est arrivée le 23 mai à Sorel, où elle a été érigée, et elle est arrivée à Montréal le 12 juillet, prête pour le service. La première épreuve a été faite le 28 juillet, alors qu'un wagon chargé de rails d'acier et pesant 150,000 livres ou 75 tonnes a été élevé à un rayon de 54 pieds. On a fait pivoter le wagon autour de 360° et on l'a remis sur la voie. On s'en est servi depuis avec beaucoup de succès à diverses sortes de travaux. Une preuve de sa valeur pour les fins de sauvetage a été fournie en octobre dernier, lorsque le vapeur *Prescott* a été incendié et a coulé à fond le long de la jetée Victoria. Les commissaires ont conclu avec les propriétaires, la Compagnie de navigation Ontario et Richelieu, un contrat en vertu duquel ils s'engageaient à enlever l'épave, et, avec l'aide de la grue flottante, ils l'ont complètement enlevée en treize jours de temps.

On a constitué l'agrandissement et l'amélioration des installations de quaiage. On a ajouté 64,000 verges cubes à la levée entre le pont Victoria et la jetée Bickerdike, ce qui donne environ 36,000 pieds carrés de nouveau terrain.

On a achevé 142 pieds d'encoffrement et de quai en béton. La longueur totale du quai en béton maintenant sur les sections 23 et 24 est de 777 pieds.

On a complété jusqu'à la hauteur voulue 284 pieds d'encoffrement et achevé 100 pieds d'encoffrement supplémentaire pour fondation ainsi que la superstructure en béton sur la section 37, quai de la Compagnie de houille Dominion. La longueur des sections 36 et 37 est maintenant de 959 pieds.

On a commencé et achevé un nouveau quai pour la *Vulcan Portland Cement Company*. Il a 450 pieds de longueur en encoffrement et en béton, et l'on a apporté beaucoup de soin à préparer une fondation solide.

Les facilités de quaiage maintenant sous la direction des Commissaires du port consistent en 17,825 pieds courants, soit 3,375 milles pour les navires tirant 30 pieds d'eau; 18,220 pieds courants, soit 3·450 milles pour les navires tirant 25 pieds d'eau; 3,137 pieds courants pour les navires tirant 20 pieds d'eau ou moins—formant un total de facilités de quaiage de 39,180 pieds courants, soit 7·419 milles de quaiage.

Coût des améliorations du port $13,000,000, 14 hangars en acier, 1,254,093 pieds carrés ou 28·79 acres, coût total des hangars $3,370,130.05, y compris le coût de la structure pour l'élévateur à grain.

On a posé 3,638 pieds de nouveaux rails durant l'année. La longueur totale de voie ferrée sous la direction des Commissaires du port est de 149,213 pieds, soit 28·259 milles.

La superficie totale du pavage posé en 1909 est de 4,642½ pieds carrés.

Les voies ferrées ont été entretenues en excellent état de réparations. Des aiguilles à pointe de cœur en manganèse d'un nouveau modèle ont été installées à plusieurs endroits et des réparations considérables ont été faites aux deux coursiers à la Pointe du Moulin-à-Vent.

LIMITES DU PORT.

En vertu de l'Acte 8-9 Edouard VII, chap. 24, les limites du port ont été étendues de façon à inclure toute la rive des deux côtés du fleuve jusqu'à la marque des grandes eaux et jusqu'au pied de l'île de Montréal.

La longueur totale du port est maintenant de 16·91 milles.

Un tuyau principal de 12 pouces a été posé à partir du tuyau principal jusqu'à la jetée Bickerdike, pour la protection et le service d'eau de cette jetée.

PROTECTION CONTRE LE FEU.

Les sonneries et boîtes du réseau d'avertisseurs d'incendie ont été examinées au printemps et mises en bon ordre. Elles sont régulièrement inspectées matin et soir. Les bâtiments des parcs du port sont surveillés nuit et jour. Un dévidoir avec l'équipement nécessaire est stationné dans le magasin et les hommes sont exercés de façon à ce qu'un jet d'eau puisse être dirigé sur un feu dans les parcs en une demi-minute.

Les fondations de la tour à charbon de la *Montreal Light, Heat and Power Company* ont été achevées le 10 mai.

Les hangars en acier non pourvus de chutes pour le maniement des marchandises aux étages supérieurs en ont été munis durant l'année.

Le nettoyage des quais et chemins a été fait d'après un système très amélioré sous la surveillance d'un contremaître expérimenté.

INCENDIES.

Le feu s'est déclaré en cinq occasions différentes dans les limites du port durant l'année. Le remorqueur à pompe *St. Peter* et les autres engins de sauvetage des commissaires ont été appelés et ont répondu avec célérité et succès. Le feu, dans chaque cas, a été éteint avant d'avoir causé beaucoup de dommages. La destruction par le feu du steamer *Prescott* durant la nuit du 27 août a été le seul incendie sérieux de l'année.

Le département du trafic a continué à donner entière satisfaction. On a manœuvré 6,238 wagons de plus durant l'année que durant toute autre année précédente.

PORT DE QUEBEC.

AMÉLIORATIONS DU PORT.

On a approfondi et renforcé les bassins extérieur et intérieur. On a pavé le chemin et posé des trottoirs en pierre. On a achevé les fondations pour deux tours à consoles pour le déchargement du charbon. On a planchéié une partie de la surface du quai inférieur. Un hangar de débarquement a été érigé sur le prolongement du brise-lames. On a posé de nouvelles lignes de voies ferrées et des croisements en losange, et l'on a complété le planchéiage en avant du nouveau hangar à charbon ainsi que pour un poste de charretiers.

Le quai des bagages, autrefois en avant du pavillon des immigrants, a été transporté à un endroit plus convenable. Le chemin couvert a été exhaussé, ce qui a de beaucoup amélioré les facilités de surface aux quais de la Princesse-Louise.

On a débarqué 37,333 tonnes d'anthracite; le total de la houille débarquée s'est élevé à 252,411 tonnes.

On a aussi placé des boîtes d'alarme pour les incendies à des endroits convenables sur la levée de la princesse Louise. On a débarqué 37,333 tonnes d'anthracite; le total de la houille débarquée s'est élevé à 252,411 tonnes.

Les navires destinés à l'extérieur ont été au nombre de 89, jaugeant en tout 95,066 tonneaux enregistrés, et les exportations ont été de 15,219 tonnes de cargaison générale, de 5,551 tonnes de pâte à papier et de papier, de 496 tonnes d'amiante et de 28,741 de bois de charpente et de bois scié.

En 1908, les navires à destination de l'extérieur étaient au nombre de 72, avec un tonnage total enregistré de 197,872 tonneaux. Le total des exportations était de 28,593 tonnes et 18,895 tonnes de bois de charpente et de bois scié. Ceci indique une augmentation de 17 navires, une diminution de 102,806 tonneaux enregistrés et de 7,626 tonnes d'exportation générale, et une augmentation de 9,846 tonnes de bois de charpente et de bois scié exporté.

PORTS D'EN BAS.

En 1908, les ports d'en bas ont importé 930 cargaisons générales et expédié 1,110 tonnes.

En 1909, ils ont importé 976 tonnes et exporté 2,088 tonnes, soit une augmentation de 46 tonnes sur les importations et de 978 tonnes sur les exportations.

De même qu'en 1908, le port de Québec a été ouvert durant tout l'hiver en 1909. En 1908, le pont de glace ne s'est pas formé. En 1909, il s'est formé le 6 janvier.

La glace dans le bassin de marée s'est brisée le 6 avril 1909, soit quinze jours plus tôt que l'année dernière.

Le premier bateau à passagers a quitté le port pour le bas du Saint-Laurent le 11 avril, ou 4 jours plus tard qu'en 1908.

Le premier vapeur océanique chargé de houille est entré dans le port le 21 avril, à la même date qu'en 1908.

La glace dans la rivière Saint-Charles et le chenal du nord entre l'île d'Orléans et la terre ferme s'est rompue le 19 avril, ou cinq jours plus tôt que l'an dernier.

Le 16 octobre 1909, presque toutes les constructions situées sur le quai de la Pointe-à-Carcy ont été détruites par le feu, y compris le tour maritime, les galeries des transporteurs et l'élévateur de la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, la station de police, les hangars de débarquement n°s 19 et 21, l'entrepôt frigorifique et autres bâtiments.

Les recettes des commissaires durant l'années ont été de $106,848.20; les dépenses, $106,353.48, laissant une balance en mains sur le compte courant de $494.73.

Les dépenses sur le compte du capital durant l'année se sont élevées à $110,392.40.

Les rapports de la douane pour 1909 démontrent que durant l'année 369 navires, ayant un tonnage total enregistré de 1,378,349 tonneaux et employant 38,224 hommes, sont entrés dans le port de Québec. En 1908, d'après les mêmes rapports, le nombre des entrées avait été de 336 navires, ayant un tonnage total enregistré de 1,265,827 tonneaux et employant 33,714 hommes, ce qui démontre une augmentation de 13 navires, de 112,52 tonneaux et de 4,530 hommes. Sur ce nombre 332 étaient des navires britanniques jaugeant en tout 1,311,980 tonneaux et employant 36,952 hommes.

En 1908 le nombre des navires à destination de l'extérieur a été de 194 navires jaugeant 607,780 tonneaux enregistrés et employant 19,786 hommes. En 1909, 175 navires jaugeant 536,990 tonneaux enregistrés et employant 17,153 hommes, soit une diminution de 19 navires, 70,790 tonneaux enregistrés et 2,633 hommes.

Le mouvement des bois de construction, madriers et bois de charpente sur le fleuve Saint-Laurent durant l'année a été comme suit:—

	Montréal.	Québec.	Trois-Rivières.	Autres ports.	Total.
1909..	115,045,905	56,608,959	15,093,630	60,351,738	247,100,232
1908..	108,606,459	59,619,761	8,348,917	37,904,614	214,473,751

Total pour 1909—247,100,232.
" 1908—214,473,751.

Augmentation totale en 1909—32,626,481 pieds, mesure de planche.

PORT DE TORONTO.

Le nombre des navires arrivés à Toronto durant l'année 1908 a été de 3,430.

Le nombre des navires entrés en 1909 a été de 2,939, soit une diminution de 492 navires durant l'année.

En 1908, le tonnage a été de 1,521,165 tonneaux.

En 1909, le tonnage a été de 1,480,293 tonneaux, soit une diminution de 40,872 tonneaux.

Le port était libre de glaces le 27 mars, soit 18 jours plus tard qu'en 1908.

Le premier navire est arrivé le 31 mars et le dernier a quitté le port le 18 décembre. Les bouées du port ont été placées le 31 mars et enlevées le 15 décembre.

La quantité de houille importée à bord de navires durant l'année a été de 123,374 tonnes, ce qui est 25,304 tonnes de moins qu'en 1908. Cette diminution est due au fait que la Compagnie d'éclairage électrique a importé son électricité des chutes de Niagara.

La quantité totale de houille importée par eau et par terre a été de 1,131,728 tonnes, soit 90,864 tonnes de moins que l'an dernier.

107 navires de toutes sortes ont hiverné dans le port, savoir: 8 vapeurs à passagers, 9 propulseurs, 9 remorqueurs, 4 voiliers, 3 barges de remorque, 10 bacs à vapeur, 30 yachts à voile, 5 dragueurs, 4 grues à vapeur et 17 chalands ouverts et à bascule, représentant environ 20,042 tonneaux enregistrés.

On a dragué dans le port durant l'année 16,846 verges cubes.

D'importantes réparations ont été faites à l'entrée orientale. On a renouvelé en béton 16,000 pieds de la jetée de l'ouest, achevé un encoffrement de 2,500 pieds de longueur pour la jetée du sud, et 700 pieds, avec une partie de la superstructure en béton, de la jetée du nord.

On a fait environ 50 acres de terre avec le dragage du port. Un nouveau bâtiment de 36 x 20 a été construit par le ministère de la Marine et des Pêcheries pour la station de sauvetage.

On a complété le prolongement de 1,500 pieds du brise-lames situé sur la rive sud de l'île.

Les signaux de tempête ont été arborés au quai de la Reine, depuis le 21 avril jusqu'au 7 décembre, ce qui a été d'une grande utilité pour la navigation.

Il est tombé durant l'année 32·92 pouces de pluie, ce qui donne 3½ pouces de plus qu'en 1908.

Les recettes de l'année ont été de $13,634.50, et les dépenses $10,875.34, laissant une balance de $2,758.19.

PORT DE BELLEVILLE.

La navigation s'est ouverte le 8 avril et s'est fermée le 10 décembre.

Les recettes de l'année ont été de	$3,080 64
Les dépenses	2,692 01
Balance en main	338 63

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE TROIS-RIVIERES.

La Commission du port de Trois-Rivières est composée de MM. P. A. Drolet, président; Joseph L. Fortin, P. L. Lassonde, L. E. Dufresne, L. P. Normand, George Balcer, secrétaire.

Le quaiage actuel s'étend de l'ouest de la rivière Saint-Maurice jusqu'au brise-glace, soit une distance d'environ 5,500 pieds. Cette distance comprend plusieurs quais: le quai de la Compagnie de bois de construction Saint-Maurice, utilisé pour la navigation locale et intérieure et offrant un mouillage pour les vapeurs océaniques; le quai des Commissaires du port, offrant 1,350 pieds d'installation—la profondeur de l'eau au bout de ce quai est de 30 à 35 pieds—est réservé exclusivement pour les vapeurs océaniques. Les commissaires ont un autre quai dont la longueur est de 490 pieds, et où la profondeur de l'eau est de 25 pieds, pour les navires des eaux intérieures, et un autre

de 300 pieds et une profondeur d'eau de 25 pieds, utilisé par les lignes de navigation transportant des passagers et des marchandises. Le quai de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario est entre les deux quais mentionnés en dernier lieu et est utilisé par les vapeurs de la compagnie.

Un quai privé se trouve entre le quai de 300 pieds des Commissaires et le nouveau dock du gouvernement. Ce nouveau dock à 2,000 pieds de longueur et est construit en béton, avec un minimum de profondeur d'eau de 30 pieds le long du prolongement d'avant, et exclusivement réservé à la navigation océanique.

La surface du sommet du quai des Commissaires varie entre 200 et 275 pieds et celle du quai du gouvernement, entre 200 et 300 pieds, la superficie étant de 500,000 pieds carrés pour les docks du gouvernement.

Les autres quais sont l'ancien quai du Grand-Tronc et le quai du Cap-de-la-Madeleine, qui offrent des facilités au transport de nombreux passagers et d'une grande quantité de marchandises.

Une ligne de chemin de fer passe tout le long de la rive et relie le port aux centres manufacturiers.

Le port de Trois-Rivières est de plus relié directement avec les lignes-mères les plus importantes du pays, et offre des facilités pour le chargement et le déchargement des marchandises des wagons aux navires et *vice versa*. Cependant, il n'y a pas de voies de garage de chemin de fer du côté sud du port.

Le port est favorablement situé pour la navigation, ayant un chenal de 30 à 50 pieds de profondeurs le long des quais, avec très peu de courant, et une rade de 1,200 à 1,500 pieds de largeur.

Recettes totales pour 1909	$20,783 71
Solde en banque en 1908	10,321 42
	$31,105 13
Dépenses pour l'année 1909	17,482 71
Solde en banque	$13,622 42

Le mouvement du port de Trois-Rivières augmente, bien qu'il ne soit pas aussi prospère ni aussi progressif que le désireraient les commissaires. Le nombre des vapeurs océaniques enregistrés à ce port durant l'année 1909 a été de 47, avec un tonnage de 100,000 tonneaux, soit une augmentation de 3 navires et de 14,000 tonneaux comparativement à celui de 1908, et de 17 navires et 44,000 tonneaux comparativement à celui de 1907. Le commerce du bois a accusé l'augmentation considérable de 4,000,000 de pieds comparativement à l'année dernière, le total étant de 12,000,000 contre 8,000,000 l'année précédente. Les commissaires espèrent que grâce à la demande croissante de la part de la Grande-Bretagne, l'exportation sera encore plus considérable l'année prochaine. Outre les envois par les navires océaniques tels que relatés ci-dessus, on a expédié par eau aux Etats-Unis, du port de Trois-Rivières et des ports adjacents, 100,000 wagons de bois à pâte de papier et 25 millions de pieds de bois de construction.

COMMISSAIRES DU PORT DE PICTOU.

Durant l'année on a inscrit à la douane l'arrivée de 883 navires britanniques ayant un jaugeage de 188,029 tonneaux et 16 navires étrangers jaugeant en tout 18,339 tonneaux, soit un toal de 899 navires et de 206,367 tonneaux, et le départ de 895 navires britanniques et de 19 navires étrangers, jaugeant en tout 204,295 tonneaux.

14 navires jaugeant 6,329 tonneaux et provenant de pays étrangers ont été inscrits à l'arrivée et 9 navires jaugeant 10,066 tonneaux ont été inscrits au départ.

On a exporté par eau durant l'année 4,871,251 pieds carrés de méplats d'épinette, valant $68,721, et 1,412 tonnes de houille valant $3,888, ainsi que des marchandises générales représentant une valeur de $6,262.

Le total des importations par eau a été de $11,577.

COMMISSAIRES DU PORT DE SYDNEY-NORD.

Le mouvement du port a été: 983 vapeurs océaniques jaugeant en tout 1,277,907 tonneaux enregistrés, 196 vapeurs côtiers, jaugeant en tout 49,072 tonneaux enregistrés, 1,046 voiliers, jaugeant 66,640 tonneaux enregistrés, soit un total de 2,225 navires et de 1,393,619 tonneaux. Ceci indique une augmentation de 41 navires et de 182,062 tonneaux comparativement à l'année dernière, noobstant la gêne résultant pour le commerce de la grève qui a eu lieu aux mines de la *Dominion Coal Company.*

La *Dominion Coal Company* a expédié par eau 1,260,000 tonnes de charbon.

La *Nova Scotia Steel and Coal Company* a expédié 524,064 tonnes, et importé 116,268 tonnes de minerai.

La *Dominion Iron and Steel Company* a importé 545,640 tonnes de minerai, 212,-827 tonnes de calcaire, 99,202 tonnes de houille et 31,315 tonnes de cargaison générale.

SERVICE DE SAUVETAGE.

Jusqu'à présent le service de sauvetage du ministère a consisté en un certain nombre de stations munies d'appareils de sauvetage considérés comme étant suffisants pour donner les secours ordinaires aux navires échoués ou en détresse le long de nos rives. Les bateaux sont en majeure partie des bateaux à dérive lestée avec puits d'évacuation automatique du modèle Beebe-McClellan, et dans certains cas des bateaux Dobbins se redressant et se vidant automatiquement. Mais on a constaté que ces derniers sont trop lourds pour le nombre d'hommes généralement disponibles dans les équipes de volontaires, lesquels ne sont payés que pour les exercices annuels ou lorsqu'il s'agit de porter secours. Depuis quelques années on a fourni aux stations des bateaux à dérive lestée du modèle Beebe-McClellan.

On a fourni à plusieurs des stations sur la côte de l'Atlantique et dans la Colombie-Britannique, des canons porte-amarre, des bouées à culotte et des appareils à

fusées. On a aussi fourni à certaines stations des voitures pour le transport des bateaux et des canons porte-amarre à une certaine distance le long de la rive.

Durant l'année 1909, on a apporté plus d'attention qu'auparavant à l'instruction donnée aux hommes en ce qui concerne le maniement des canons porte-amarre, des bouées à culotte, ainsi qu'aux exercices généraux en ce qui concerne le service spécial du sauvetage des naufragés. Dans certains cas on a accordé une allocation aux propriétaires de bateaux de pêche mus par la gazoline pour services rendus durant toute la saison.

Dans l'un des cas, près de l'île aux Bruyères, une goélette a été remorquée hors de danger et placée dans un endroit sûr.

Un nouveau bateau de sauvetage automobile a été construit pour la station de la crique Banfield, dans la Colombie-Britannique et placé à la station. Ce bateau remplace celui qui a fait naufrage en 1908 et a coûté $11,184.52.

Le rapport du contre-amiral Kingsmill, qui forme l'annexe n° 13 du présent rapport, relate l'inspection spéciale des stations faite par divers officiers dans les districts des provinces maritimes et des grands lacs. Durant la saison, le commandant H. Thompson, de la marine royale, a reçu du ministère l'ordre de visiter certaines stations et de faire rapport sur leur condition et sur l'efficacité de leur équipement. Il a été en outre chargé de l'instruction des nouvelles équipes en ce qui concerne l'emploi des canons porte-amarre, des fusées et des bouées à culotte.

Les dépenses de l'exercice financier ont été de $34,756.35, ce qui comprend $1,004.41 dépensés au cours de la saison actuelle sur la route construite, au coût total de $25,665.87, par le ministère à la station de la crique Banfield dans la Colombie-Britannique.

SERVICE NAVAL.

Comme suite aux délibérations auxquelles vous avez vous-même pris part, avec votre collègue le ministre de la Milice, lors de la conférence impériale qui s'est tenue à Londres en juillet et août 1909, au sujet de l'établissement de marines coloniales, le gouvernement du Canada décréta l'établissement d'une marine canadienne. Les experts techniques des représentants du Canada étaient le major général sir P. H. N. Lake, K.C.M.G., C.B., et le vice-amiral C. E. Kingsmill. Le projet d'achat de deux navires-écoles, dont l'un pour la côte de l'Atlantique et l'autre pour la côte du Pacifique, donna suite à l'ouverture de négociations avec le gouvernement impérial pour l'achat du *Niobe,* croiseur de première classe, au prix de £215,000, et du *Rainbow,* croiseur de seconde classe, au prix de £50,000, sujet à ratification par le parlement.

Durant la dernière session, un bill a été présenté portant l'établissement d'une marine canadienne, et ce bill était encore à l'étude à la fin de l'exercice. De plus amples détails au sujet de la marine canadienne figurent dans le rapport du vice-amiral Kingsmill, formant l'annexe n° 9 du présent rapport.

En attendant la ratification du bill de la Marine, des mesures ont été prises pour former un département naval ayant charge d'administrer la marine canadienne, sous le nom de département du Service Naval, et des états budgétaires ont été présentés pour les divers traitements des officiers de ce département. Il fut aussi décidé que diverses branches seraient détachées du ministère de la Marine et des Pêcheries pour être dorénavant comprises dans le Service Naval. Ces branches sont celles de la télégraphie sans fil, des services hydrographiques et maréographiques, de la milice navale et de la protection des pêcheries. Il fut en outre décidé de nommer un nouveau sous-ministre, auquel tous les chefs de bureaux des branches ci-dessus mentionnées seraient responsables et feraient rapport.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

Tous les bateaux à vapeur recevant des passagers, et dont le tonnage brut dépasse cinq tonnes, sont sujets à l'inspection annuelle de leurs chaudières, machines, coques et équipements, conformément aux règlements d'inspection des bateaux à vapeur.

Tous les bateaux à vapeur transportant du fret, et dont le tonnage brut dépasse 150 tonnes, sont aussi sujets aux mêmes règlements d'inspection.

Tous les bateaux à vapeur transportant du fret, les remorqueurs et les bateaux à vapeur faisant la pêche, dont le tonnage brut dépasse cinq tonnes mais ne va pas jusqu'à 150 tonnes, sont sujets à l'inspection de leurs chaudières et machines, conformément aux règlements d'inspection des bateaux à vapeur.

On ne prélève, actuellement, aucun droit d'inspection, si ce n'est pour les bateaux enregistrés à l'étranger, auxquels le Board of Trade britannique n'a délivré aucun certificat, et qui transportent des passagers d'un port canadien à un autre. Ces droits sont alors au Canada, pour ces bateaux étrangers, de 8 cents sur le tonnage brut.

Il a été inspecté, durant le dernier exercice, 1,978 steamers enregistrés au Canada, d'un jaugeage brut total de 440,819 tonnes, et 162 steamers enregistrés à l'étranger jaugeant 238,227 tonnes. Les droits d'inspection se sont élevés à $6,369.60.

Les dépenses totales de ce service d'inspection se sont élevées à $40,782.77, mais comprennent aussi l'inspection des steamers de l'Etat et des signaux de brume. Le rapport du président du bureau des inspecteurs forme l'appendice n° 10 du présent rapport.

INSPECTEURS DES BATEAUX À VAPEUR.

Edward Adams, président	Ottawa, Ont.
J. A. Thomson	Victoria, C.-B.
H. G. Robinson	Vancouver, C.-B.
W. J. Cullum	Victoria, C.-B.
G. P. Phillips	Kenora, Ont.
J. Dodds	Toronto, Ont.
J. B. Stewart	Toronto, Ont.
E. W. McKean	Collingwood, Ont.

T. P. Thompson. . . . . Kingston, Ont.
W. Laurie. . . . . Montréal, Qué.
L. Arpin. . . . . Montréal, Qué.
F. X. Hamelin. . . . . Sorel, Qué.
N. A. Currie. . . . . Halifax, N.-E.
C. E. Dalton. . . . . Saint-Jean, N.-B.
J. H. Fontaine. . . . . Québec, Qué.

INSPECTEURS DES COQUES.

J. C. Kinghorn. . . . . Victoria, C.-B.
W. Evans. . . . . Toronto, Ont.
M. R. Davis. . . . . Kingston, Ont.
P. Duclos. . . . . Québec, Qué.
C. W. Seeley. . . . . Halifax, N.-E.
I. J. Olive. . . . . Saint-Jean, N.-B.
S. D. Andrews. . . . . Collingwood, Ont.

MARINE MARCHANDE.

Des listes supplémentaires sont publiées mensuellement, et toutes celles qui ont été publiées jusqu'à ce jour sont comprises dans la liste des navires enregistrés.

Le nombre total des navires portés sur les registres du Canada au 31 décembre 1909 était de 7,768, d'un tonnage de 718,533 tonneaux, ce qui donne une augmentation de 166 vaisseaux et de 16,229 tonnes par rapport à l'année 1908. A la même date, le nombre des vapeurs figurant au registre était de 3,229, d'un tonnage brut de 504,962 tonneaux. En estimant la valeur moyenne du tonnage à $30 le tonneau, le tonnage enregistré au Canada au 31 décembre 1909 serait de $21,556,590.

Le nombre total des vaisseaux construits et enregistrés au Canada durant l'année dernière à été de 327, d'un tonnage de 26,306 tonneaux. En estimant la valeur du nouveau tonnage à $45 le tonneau, on obtient une valeur totale de $1,138,770 pour les nouveaux vaisseaux.

Durant l'année, Prince-Rupert, Colombie-Britannique a été constitué port d'enregistrement des vaisseaux.

Durant l'année 246 navires ont été biffés des registres, et un état détaillé en donnant la cause est publié dans la liste des navires enregistrés.

On estime à 36,430 le nombre des hommes et des mousses, etc., y compris les capitaines, qui furent employés à bord de vaisseaux enregistrés au Canada pendant l'année 1909.

SERVICE RADIOTELEGRAPHIQUE.

L'année dernière, trois nouvelles stations ont été installées et munies de tous les appareils nécessaires, ce qui porte à 29 le nombre des stations publiques au Canada. Ces trois nouvelles stations sont dans la Colombie-Britannique, et l'installation en a

coûté $36,205.72. Une de ces stations est sur l'île Triangle, au nord-ouest du cap Scott, île Vancouver; l'autre est à Ikeda-Head, sur l'île Moresby, et la troisième est à Prince-Rupert. On se trouve ainsi avoir une chaîne ininterrompue, de Victoria à Prince-Rupert, le long de la côte occidentale de l'île Vancouver et des côtes orientales des îles Reine-Charlotte. Les navires passant au large de l'île Vancouver se trouvent de la sorte à avoir des communications assurées depuis Victoria jusqu'à Prince-Rupert. Les navires allant de Vancouver à Prince-Rupert, par voie des chenaux intérieurs, peuvent aussi avoir les mêmes communications, à l'exception de deux courtes interruptions.

Des améliorations ont été faites aux stations de Victoria, Pachena, Point-Grey et Estevan, sur la côte du Pacifique, et à Whittle-Rocks, golfe Saint-Laurent, Harrington, P.Q., et Belle-Isle, au coût total de $13,648.64.

Il y a 8 stations dans la Colombie-Britannique, toutes maintenues et gérées par ce département. Ces stations ont reçu et envoyé 18,469 messages, représentant un total de 265,414 mots. Le coût d'entretien, pour l'exercice, en a été de $12,320.82. La portée des communications, à ces stations, varie de 100 milles à Point-Grey et au cap Lazo jusqu'à 350 milles à l'île Triangle.

Sur les côtes de l'est, les 15 stations maintenues et gérées par le département ont reçu et envoyé 50,157 messages, représentant un total de 784,015 mots. Le coût d'entretien de ces stations a été de $547,533.70. La portée des communications varie de 150 milles au Cap-aux-Ours, I.-P.-E. et à Harrington, P.Q., jusqu'à 400 milles au cap Race, Terre-Neuve.

Deux stations télégraphiques appartenant à la Compagnie Marconi ont fonctionné en vertu d'un contrat avec le gouvernement au coût de $3,500. Il y a eu 579 messages envoyés et reçus, représentant un total de 7,199 mots. Ces stations sont à North-Sydney et Pictou, et la portée des communications s'étend jusqu'à 100 milles.

La Compagnie Marconi possède en propre et gère elle-même quatre autres postes télégraphiques. Ce sont ceux de Montréal et Trois-Rivières, P.Q., Camperdown, N.-E., et de l'Ile-de-Sable, N.-E. Ces quatre postes ont envoyé et reçu 14,872 messages, représentant un total de 165,156 mots.

Deux autres postes, gérés par la Compagnie Marconi, appartiennent au ministère des Travaux publics. Ces postes sont ceux de Québec et Grosse-Ile, ayant chacun une portée de 100 milles.

Comme on peut le voir, les dépenses de ce service se sont élevées à $113,208.88.

Les steamers de l'Etat munis d'appareils de télégraphie sans fil sont le *Quadra*, portée de 100 milles; le *Minto*, 150 milles; le *Stanley*, 150 milles; le *Lady Laurier*, 150 milles; l'*Aberdeen*, 100 milles; le *Druid*, 100 milles; le *Earl Grey*, 200 milles; le *Montcalm*, 150 milles; le *Canada*, 100 milles.

Les dépenses totales de l'exercice, pour le service radiotélégraphique, se sont élevées à $116,477.37.

On trouvera tous les détails relatifs à ce service dans le rapport du surintendant des postes de télégraphie sans fil, formant l'appendice n° 72.

POSTE DE SAUVETAGE DE L'ILE-DE-SABLE.

Le rapport du surintendant du poste de sauvetage de l'Ile-de-Sable a été soumis à l'agent du département à Halifax, et de là transmis à Ottawa. Ce rapport est de peu d'étendue, et ne diffère guère en somme de celui de 1908.

L'Ile-de-Sable avait depuis longtemps la réputation d'être l'un des endroits les plus dangereux de l'Atlantique-nord, mais depuis quelques années aucun naufrage ne s'est produit dans ses environs immédiats.

Les mêmes règlements de surveillance ont été maintenus en 1909, et les bâtiments du poste ont reçu toutes les améliorations nécessaires pour les mettre à même de bien remplir leur office.

Vu la situation occupée par l'île de Sable dans l'océan Atlantique, il semblerait qu'il devrait y avoir là suffisamment d'humidité pour la culture du foin et des légumes. Mais la saison de 1909 a été tellement sèche que le rendement du sol a été plutôt médiocre.

A la fin de la saison, le bétail de l'île consistait en 65 bovidés, 30 chevaux domestiques, 2 étalons et 5 juments importés, 200 poneys sauvages et 5 porcs. Les envois au dehors ont consisté en 109 barils d'atocas et quelques peaux et 32 poneys sauvages.

La population se compose du surintendant, des gardiens de phares, des télégraphistes, des hommes de sauvetage et de leurs familles, représentant en tout 39 personnes.

Le rapport du surintendant forme l'appendice n° 21 du présent rapport.

SERVICE DES SIGNAUX.

Le service des signaux du Canada, tel que maintenant établi, a été fait en 1909 comme à l'ordinaire. Le surintendant du service des signaux à Québec a sous sa direction un certain nombre de stations sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent et sur le détroit de Belle-Isle. On reçoit chaque jour de ces stations des rapports concernant la température et les mouvements des navires. On y surveille aussi l'état de la glace, et des rapports sont envoyés à ce sujet durant la saison où les glaces en marche constituent un danger pour la navigation. Des bulletins ont été distribués à Québec aux propriétaires de navires, agents et autres personnes intéressés à la navigation, et téléphonés à la Chambre de Commerce, à la Fédération des armateurs de Montréal, etc. La station de quarantaine, à la Grosse-Isle et la station des pilotes à la Pointe-au-Père ont été chaque jour informées des mouvements des navires remontant le fleuve.

Une nouvelle station a été établie au phare du Cap-au-Saumon, à mi-chemin entre la Pointe-au-Père et Québec. La vieille tour en pierre de Verchères a été utilisée comme station de signaux. Les bureaux de la station de signaux à Montréal ont été transférés de l'édifice des commissaires du port au n° 223, rue des Commissaires, où se trouve le bureau de l'agence montréalaise du ministère.

Pour les besoins du service des signaux, les communications téléphoniques se font entre Montréal et Québec sur une ligne affermée, et de Québec à l'Ile-aux-Grues sur la ligne du service public. Ce service a été d'une grande utilité pour la flotte des dragueurs et pour les pilotes qui sont constamment informés des mouvements des navires. Cela a mis fin à l'incertitude d'autrefois, relativement à la situation des navires et aux retards éprouvés tant par les navires que par les pilotes.

Le premier navire a quitté Québec le 24 mars 1909, et est revenu le 30 du même mois après avoir fait son voyage complet. La navigation était ouverte entre Montréal et Québec, mais le premier navire transatlantique arrivé à Montréal a été le *Corinthian,* le 1er mai. Le dernier navire qui soit parti de Québec a été le *Fornebo,* le 4 décembre, mais les derniers navires transatlantiques ont quitté Montréal et Québec le 26 novembre. Cependant, le *Montcalm* est parti de Québec pour les Sept-Iles le 18 décembre et y est revenu le 23. Au printemps de 1910, la même vapeur est parti de Québec pour le même endroit le 3 mars, et il en est revenu le 6 du même mois.

En 1909, l'état de la glace a été, plus qu'à l'ordinaire, favorable à la navigation, à l'exception du grand nombre d'icebergs qui sont passés à la station du Cap-Race sur la côte de Terre-Neuve. Les icebergs ont été vus d'abord au commencement d'avril et ont continué à passer jusqu'à la mi-août.

Durant l'hiver de 1909-10, la navigation a été plus facile que jamais depuis nombre d'années. Durant le mois de février et mars, on a recueilli des renseignements sur l'état de la glace, de la température et du vent, et sur la présence des loups-marins. Ces informations ont été télégraphiées à Halifax et à Saint-Jean de Terre-Neuve pour l'avantage des flottilles occupées à la chasse aux phoques.

On a expédié et reçu des dépêches par télégraphie sans fil aux diverses stations de télégraphie sans fil, relativement à l'état de la température et aux mouvements des navires.

Le service des signaux impose aux officiers stationnés à divers endroits la tâche de signaler le passage des navires. A la citadelle de Halifax, le nombre de navires de toute sorte qui ont été signalés a été de 1,432, et le surintendant a fourni un rapport classifié des navires, dont la majeure partie était des steamers.

On a aussi reçu des rapports des préposés aux signaux au Cap-Race, Terre-Neuve, et dans la Nouvelle-Ecosse de l'île Saint-Paul et de Westport, île aux Bruyères. Ces rapports contiennent des renseignements au sujet des services rendus en certains cas, et dans d'autres cas, des détails des signaux faits à certains navires dont les noms sont donnés. Dans le Nouveau-Brunswick, le gardien du phare de l'Ile-aux-Perdrix signale le passage des navires se rendant à Saint-Jean, et du côté nord de la province il y a des stations de signaux à la Pointe-Lepreaux, à Escuminac et à Chatham, ce dernier endroit se trouvant sur la rivière Miramichi.

Les rapports reçus par le ministère sur le service des signaux se trouvent dans l'annexe n° 19 du présent rapport.

CHANTIERS MARITIMES.

Des chantiers maritimes sont entretenus par le ministère à Sorel, Halifax, Québec, Prescott et Parry-Sound. Les chantiers de Sorel sont naturellement les plus importants, vu qu'à l'arsenal maritime on s'occupe de la construction des navires en même temps que des réparations. Plusieurs bâtiments distincts ont été érigés de temps à autre afin de pourvoir efficacement à la division et à l'exécution des travaux. Les bâtiments comprennent principalement le bureau, la salle des dessinateurs et le magasin général, la salle des chaudières, la salle des machines, la salle des moteurs, de l'outillage électrique, la forge, l'atelier de menuiserie, l'atelier de construction des bateaux et de menuiserie en général, le scierie, y compris la planeuse mécanique et des machines à mouler, l'atelier des patrons, des gabarits de navires, de remise à voiles, l'atelier de ferblanterie, la remise des gréements de navires et les écuries. Il y a en outre un outillage de pompiers, un chemin de fer à voie étroite avec remises, aussi une voie ferrée à partir de la gare du chemin de fer de Sorel, pour les wagons à marchandises.

Au dépôt des fournitures de phares, à Prescott, les ateliers se trouvent surtout dans le bâtiment principal, lequel contient le bureau principal, la salle des dessinateurs, la salle photométrique où l'on fait les épreuves des appareils des phares, la menuiserie, l'atelier des patrons, la forge, le département des lampes à vapeur et des appareils de sauvetage, l'atelier de peinture, le département d'expédition et le magasin général. L'atelier de mécanique et le département d'acétylène sont chacun dans un bâtiment distinct. Le nombre des ateliers à Québec est de sept, savoir: l'atelier des chaudières et la forge, l'atelier de la mécanique, les ateliers de ferblanterie et de plomberie, l'atelier de charpenterie et de construction des bateaux, la menuiserie, l'atelier de peinture et la remise à voiles.

A Halifax, les ateliers sont reliés à l'arsenal maritime et sont composés principalement d'une forge, d'un atelier de charpente et de construction de bateaux, d'un atelier de la mécanique, d'un atelier de peinture et d'un atelier de ferblanterie. On y fait les grosses réparations des bouées et ancrages et les réparations des machines des vapeurs de l'Etat.

A Parry-Sound, on se sert principalement du dépôt pour l'emmagasinage de l'acétylène, des bouées à gaz et des réservoirs des phares que l'on y remplit d'acétylène. Les bouées et les réservoirs y sont peinturés et préparés pour l'installation au printemps; en conséquence, on emploie quelques artisans à ce dépôt.

PHENOMENES DANS LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

L'état de la glace a été étudié au Cap-Rouge, rétrécissement du fleuve Saint-Laurent où des amas considérables de glaces flottantes sont ordinairement retenues et forment une barrière au commencement de l'hiver. Jadis cela avait pour effet de prolonger la durée de la glace en amont du Cap-Rouge et d'inonder les rives du fleuve Saint-Laurent près de cet endroit. Durant l'hiver de 1908-09 l'accumulation des glaces a atteint une profondeur de 40 pieds, et il a fallu les efforts persistants du brise-

glace *Montcalm* durant deux mois pour la faire disparaître. On y est parvenu en refoulant et en coupant un chenal de 1,200 pieds de largeur. On a ainsi dégagé l'amas de glace, et la force du courant a entraîné vers la mer les glaçons détachés. On a prévenu l'inondation des bords du fleuve et la navigation a été ouverte trois semaines plus tôt qu'elle ne l'eût été après la désintégration naturelle de la glace. Il a été décidé de commencer plus tôt à enlever la glace en 1909-10 et de prévenir une accumulation semblable à celle des années précédentes. A cet effet, les deux vapeurs *Montcalm* et *Lady Grey* ont entrepris de faire disparaître la glace avant qu'il pût se former un amas un tant soit peu considérable. Le résultat de cette expérience a été satisfaisant, mais il faut cependant ajouter que la douceur extraordinaire de l'hiver a été très favorable au travail ayant pour but de tenir le chenal ouvert.

La formation de la glace et ses mouvements dans les eaux supérieures du fleuve et des lacs en amont ont été le sujet d'une étude spéciale de la part de M. H. T. Barnes, D.S., M.S.R.C., M.S.R. Soc. Mét., directeur des laboratoires de physique, et de M. Macdonald, professeur de physique à l'université McGill, qui a donné son attention au phénomène de la glace. Pour l'aider dans ses recherches scientifiques à ce sujet on a employé, à bord du *Montcalm* et du *Lady Grey,* Louis Vessot King, pour faire des observations quotidiennes. Il a été en conséquence adjoint au professeur Barnes.

Dans un rapport complet au ministère, le professeur Barnes dit "qu'une excellente occasion a été offerte pour étudier la désintégration de la glace sur le lac Saint-Pierre". Les "mesures préventives" prises au Cap-Rouge en 1909-10 le portent à conclure que des résultats satisfaisants couronneront "les efforts que l'on fera chaque hiver dans ce sens". Comme l'a démontré le rapport du professeur Barnes, publié l'année dernière, le "frasil" a été l'un des principaux obstacles rencontrés par le Montcalm en 1908-09. Sa tendance à adhérer à la quille et à la ligne de flottaison du vapeur a été très accentuée. L'effet du *frasil* durant l'hiver dernier n'a pas été très considérable, vu qu'il n'est pas apparu en quantités aussi fortes que durant les hivers plus rigoureux; de fait, il n'y a pas eu de jours où le *frasil* ait été une cause d'embarras. Ceci s'explique par le fait que la température de l'eau a été plus élevée. Le professeur Barnes dit que cela est dû à l'action du soleil s'exerçant sur une grande étendue d'eau libre dans le fleuve en amont de Québec durant la saison. M. King a consacré beaucoup de temps à étudier l'effet du soleil sur l'eau libre. Parlant des grandes nappes d'eau libre, le professeur Barnes s'exprime comme suit: "L'effet complet de la glace de surface sur la température de grandes masses d'eau se présente sous un nouvel aspect lorsqu'on le considère au point de vue de l'absorption de la chaleur du soleil. Je suis convaincu qu'à Québec la tâche a été rendue beaucoup plus facile, grâce à la présence de l'eau libre en amont. J'avais craint surtout que l'eau libre produisît un effet tout différent. M. King a consacré beaucoup de temps à étudier l'effet du soleil sur la température de l'eau, et il est probable que d'importants résultats météorologiques découleront de ces observations.

NOUVEAU THERMOMETRE DE MARINE.

Le professeur Barnes déclare que l'un des développements les plus importants qui aient résulté de l'étude de l'état de la glace a été le perfectionnement d'un nouveau type de thermomètre de marine, lequel a été spécialement destiné à constater les légères

variations de la température de l'eau sur laquelle le navire passe à toute vitesse. Il est devenu possible d'enregistrer avec précision les diverses températures jusqu'à 1/1000 de degré centigrade près, sur une grande étendue. Le thermomètre est du type de résistance électrique. Les variations de résistance d'un fil métallique servent à donner la mesure des changements de température dans lequel est immergé l'instrument. Une description complète de l'instrument est donnée dans le rapport, et l'on affirme que les résultats obtenus grâce à son usage ont été satisfaisants. Le professeur Barnes déclare que l'instrument peut être rendu très utile pour obtenir d'utiles renseignements océanographiques. Les améliorations récentes l'ont amené à un degré de perfectionnement tel qu'au moyen d'une modification et d'une combinaison appropriées d'un calendrier enregistreur et du chevalet en fil métallique utilisé par lui-même et par M. King, il enregistre automatiquement 1/100 de degré. D'autres détails relatifs à cet instrument sont donnés dans le rapport qui sera publié comme supplément au présent rapport, avec illustrations du thermomètre et diagrammes des courbes, indiquant l'effet des jours ensoleillés sur la glace qui s'affaiblit. Un fait intéressant a été l'observation de l'effet sur la température de l'eau, par bandes ou lisières, lorsque le soleil luisait sur l'eau à travers les déchirures des nuages.

Le rapport comprend les sections suivantes, savoir:—

Conditions météorologiqpes en général et extraits des rapports soumis par M. King, sur l'état de la glace durant l'hiver.

Mesurages des températures de l'eau jusqu'à la millième partie d'un degré au moyen du nouveau thermomètre de marine.

Effet du soleil sur l'état général de la glace. Absorption par l'eau de la chaleur du soleil.

Influence de la glace sur la température de l'eau.

Proportion de la croissance de la glace de surface.

Quelques problèmes affectant l'entretien d'un chenal ouvert entre Montréal et Québec durant l'hiver.

Le rapport est d'un grand intérêt et d'une grande valeur, non seulement pour ceux qui peuvent être intéressés à la navigation du fleuve Saint-Laurent durant l'hiver, ou à la navigation hâtive sur le fleuve au printemps par les navires océaniques, mais offre une précieuse contribution à l'étude scientifique du phénomène de la glace. Comme il a déjà été dit dans ce résumé succinct, le rapport paraîtra comme supplément au présent rapport, et l'on s'attend à ce qu'il soit publié à une date assez rapprochée.

INSPECTION DES ANIMAUX EXPORTES.

Les inspecteurs des animaux exportés ont régulièrement fait rapport et fourni un tableau des bêtes à cornes, moutons, chevaux, foin et grain exportés au Royaume-Uni des ports de Montréal et de Saint-Jean, N.-B.

On y verra que le nombre total des bêtes à cornes et des moutons expédiés a été moindre que celui de l'année dernière, et beaucoup moindre que ceux des années précédentes en remontant aussi loin que 1902-03.

Les envois de Montréal ont été comme suit: Bêtes à cornes, 94,314; moutons, 1,616, et 286 chevaux. Les bêtes à cornes des Etats-Unis, expédiées par Montréal, ont été au nombre de 7,227, mais ce nombre est inclus dans le total de 94,314.

Les envois de Saint-Jean, N.-B., ont été de 4,632. On n'a expédié de cet endroit ni moutons, ni chevaux, ni bêtes à cornes provenant des Etats-Unis.

Le tableau des expéditions d'animaux sur pied forme l'annexe n° 20 du présent rapport.

LEGISLATION.

Le paragraphe 4 de l'article 9 de la loi concernant les pêcheries, chapitre 45 des Statuts Revisés, est abrogé; l'article 17 de la même loi est abrogé et remplacé par un autre article relatif aux limites de la pêche dans les estuaires; l'article 20 de la même loi est abrogé et remplacé par un autre article relatif à l'espace entre les filets et aux dimensions des filets; les articles 22 et 30 de la même loi sont abrogés.

Le paragraphe 5 de l'article 47 de la dite loi est abrogé et remplacé par un nouvel article relatif aux moyens pris pour empêcher le poisson de passer; le paragraphe 14 de l'article 47 de la même loi a été amendé en ce qui concerne le passage libre des poissons à partir du samedi après-midi jusqu'au lundi avant-midi; l'article 48 de la même loi a été abrogé et remplacé par un autre article relatif aux ablerets; l'article 50 de la même loi a été abrogé et remplacé par un nouvel article relatif aux écrilles dans la Colombie-Britannique, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon.

L'article 51 de la même loi est abrogé et remplacé par un nouvel article relatif aux permis exigés pour prendre, vendre ou exporter du poisson pour l'engrais; l'article 78 de la même loi est abrogé et remplacé par un nouvel article relatif "à l'omission, de la part du propriétaire ou du gérant d'une homarderie, de l'envoi des rapports au ministre"; l'article 92 de la même loi est abrogé et remplacé par un nouvel article relatif à la confiscation de tous les engins de pêche utilisés et de tout le poisson pris, acheté ou vendu en contravention à la loi; l'article 94 de la même loi est abrogé et remplacé par un nouvel article relatif aux pénalités auxquelles il n'a pas été autrement pourvu.

On a aussi inséré dans la même loi des dispositions pour la mise en vigueur des règlements de pêche internationaux par proclamation du Gouverneur en conseil.

Chapitre 53, 9-10 Edouard VII, loi pour autoriser l'érection de certains quais et constructions dans le port de Saint-Jean.

Chapitre 43, 9-10 Edouard VII, loi concernant le service naval du Canada.

Les articles 4 et 5 de la loi concernant la protection des eaux navigables, chapitre 115 des Statuts Revisés, 1906, sont abrogés et remplacés par de nouveaux articles concernant la construction de ponts, barrages flottants, quais, etc., et l'enlèvement des structures non autorisées.

Chapitre 40, 9-10 Edouard VII, loi pourvoyant à d'autres avances aux Commissaires du port de Montréal.

G. J. DESBARATS,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

ANNEXE N° 1.

RAPPORT ANNUEL DE L'INGENIEUR EN CHEF DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

Le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries, Ottawa.

MONSIEUR.—Ci-après, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur les opérations des divers services relevant de ce bureau pendant les douze mois écoulés le 31 mars 1910.

Ces opérations comprennent le travail technique exécuté au bureau central, relativement à la construction des phares (soit fixes, soit flottants) et des signaux de brume; la surveillance de la construction et des réparations des bateaux de sauvetage; l'administration du crédit voté pour l'enlèvement des épaves et autres obstacles dans les eaux navigables, les études des marées et des courants; la publication, l'étude et la révision des cartes hydrographiques; la construction et la réparation des piscifactures et des entrepôts frigorifiques; les différentes études relevant de l'art de l'ingénieur pour la construction et l'entretien des passes migratoires; la surveillance des bancs d'huîtres; l'examen des demandes pour concessions de lots de plages, grèves, quais, et autres, en autant que ces demandes touchent de loin ou de près à la navigation; la rédaction et la publication d'avis aux marins, de notes hydrographiques, etc.

PERSONNEL.

Un personnel spécial est chargé du travail des études des marées et des courants; le reste du travail de cette division est expédié par le personnel régulier du bureau.

Les changements suivants ont été opérés dans le personnel de mon bureau dans le cours de l'année:—

M. E. M. Longtin, provisoirement employé en qualité d'ingénieur local, pour le district de Montréal, revint à Ottawa le 23 août 1909 pour prendre part aux travaux exécutés dans la salle du dessin, cependant que M. A. Laforest le remplaçait à Montréal.

Depuis le 6 avril 1909, M. H. Killeen occupe le poste d'ingénieur local pour la Colombie-Britannique.

Depuis le premier février 1910, on a cédé M. J. F. Alexander au ministère de la Marine de guerre, pour lequel il établit les plans préliminaires devant servir à la construction de l'école navale, etc.

Depuis le 28 juillet 1909, M. A. Fortey est employé à titre provisoire en qualité de dessinateur.

Ainsi qu'il en a été au cours des années précédentes, on a confié à certains membres du personnel du bureau la surveillance de la construction aux endroits où l'on ne disposait pas des services d'un ingénieur local ou de ceux d'un contremaître compétent. Or, quoique l'on puisse se passer difficilement de ces employés dans la salle de dessin, il est à noter que les connaissances pratiques qu'acquièrent les dessinateurs lorsqu'on leur confie de tels travaux procurent une avantageuse compensation. Les travaux de surveillance suivants, faits par mon personnel, méritent une mention spéciale.

En 1909, M. F. P. Jennings fut chargé de la construction d'un phare fixe en béton armé sur la jetée de Burlington, Ontario. Il compléta les travaux de façon satisfaisante dans les limites de l'estimation établie, et, en février dernier, fut envoyé à Prince-Rupert, pour s'y procurer les données nécessaires à l'établissement, en cet endroit et pour le ministère, d'un quai, d'un magasin et d'un dépôt de bouées.

M. H. de Miffonis a dirigé la construction d'une jetée en béton armé à Pointe-du-Lac, destinée à remplacer celle qui fut renversée par la glace en 1908. A cet effet, il établit un ouvrage spécial, léger de construction et de grande base, imposé par la nature du lieu, qui offre de sérieuses difficultés techniques.

C'est avec un grand regret que je consigne la mort de M. J. F. Murphy, ingénieur local pour le district d'Ontario, dont les services étaient précieux. M. Murphy avait, avec la plus grande énergie, organisé les travaux dans son district et fait réparer le nouveau vapeur *Lambton,* ce qui, sur ce même bateau, me permit, le premier de juin dernier, de l'accompagner dans sa première tournée d'inspection. Quelques jours après M. Murphy revenait malade à Ottawa, où il mourût le 26 juillet, victime d'un accès de fièvre typhoïde. Je désire témoigner ici de ses qualités d'esprit et de cœur, ayant la conviction que le ministère a perdu en lui un fonctionnaire du plus bel avenir.

INSPECTIONS PERSONNELLES.

Durant l'année, M. Fraser et moi-même avons inspecté personnellement et fréquemment les ouvrages en cour de construction. Pour la bonne exécution des travaux il est désirable que ces inspections personnelles se multiplient autant que possible. L'examen des lieux où l'on se propose de faire des travaux devrait toujours avoir lieu avant l'établissement des plans. Aussi, est-il regrettable, dans l'intérêt de l'efficacité des travaux et pour des fins d'économie, que, récemment, ont les ait souvent poussés si vite qu'il fut impossible de se livrer à de telles inspections préliminaires.

Durant l'année dernière j'ai fait les principaux voyages d'inspection suivants:

Pendant le mois d'avril on a inspecté un conglomérat de glace qui s'était formé dans la rivière Niagara, afin de faire rapport sur les moyens devant permettre de l'enlever.

Au début du printemps j'ai inspecté les travaux sur le Saint-Laurent, en aval de Québec, et spécialement l'ouvrage en cours de construction au cap Dogs. A cet endroit les constructions peuvent servir de modèle d'installation moderne.

Du 9 au 25 juin, sur le nouveau vapeur *Lambton,* j'ai accompagné M. Murphy dans un voyage d'inspection de tous les phares, etc., de Prescott à Port-Elgin.

Du 6 juillet au 3 août, en compagnie de M. P. E. Parent, ingénieur local pour le district de Québec, et de M. F. Macdonald, inspecteur des appareils de signaux de brume, j'ai inspecté toutes les stations de feux et de signaux de brume dans le golfe Saint-Laurent, le détroit de Belle-Isle et la rivière Saguenay, alors que j'eus l'occasion de constater les grandes améliorations qui ont été faites en ces parages conformément à mes ordres et à ceux du commissaire intérimaire des phares.

En août, j'ai assisté à Winnipeg à l'assemblée de l'Association Britannique pour l'avancement des Sciences, assemblée où, sur demande, j'ai communiqué une étude concernant la route navigable du Saint-Laurent, et où je signalai spécialement les améliorations apportées au chenal et aux dispositions devant faciliter la navigation. A mon retour j'embarquai sur le *Lambton* à Fort-William, et j'inspectai toutes nos stations jusqu'à Pary-Sound, arrêtant tout spécialement mon attention sur l'île Michipicoten, dans le but d'y choisir le site qui conviendrait le mieux au phare que l'on se propose de construire sur cette île.

Pendant l'automne, j'ai fait une inspection spéciale des aides à la navigation qui se trouvent dans la baie Georgienne, et j'ai profité de l'aide que me donnait le capitaine W. A. Richmond, qui connaît parfaitement le labyrinthe des chenaux intérieurs, pour me procurer les informations nécessaires à la rédaction d'une liste complète des bouées et balises de jour qui se trouvent dans le lac Huron et ses tributaires.

En décembre, j'ai inspecté le nouveau canot de sauvetage automobile construit par la compagnie "Electric Launch" de Bayonne, N.-Y., et assisté à son premier voyage d'essai, à la suite de quoi le dit canot fut accepté et expédié par voie ferrée en Colombie-Britannique.

En janvier 1910, j'ai accompagné à Halifax le capitaine Stewart de la marine royale, pour me rendre compte de l'état de la propriété que l'amirauté possède en cette ville, et faire un rapport sur les avantages qu'elle peut offrir quant à l'établissement de l'école navale canadienne.

Au cours de l'année j'ai fait aussi de nombreuses et brèves inspections, ainsi que des voyages d'affaires.

En mars 1909, M. Fraser, ingénieur en chef adjoint, fut envoyé en Colombie-Britannique pour y mettre en train les constructions à faire pendant la belle saison et donner les instructions nécessaires à M. Killeen, récemment nommé ingénieur local en ladite province. M. Fraser visita tous les points où l'on devrait faire des travaux, examina les sites et fit des études aux îles: du Triangle, Lawyer, Quatsino et Ivory. Il prit aussi les dispositions voulues pour l'achèvement de la tour de 100 pieds, en béton, alors en construction à la pointe Estevan, et pour la construction des nouveaux postes de signaux de brume sur les rochers Carmanah et Race. En outre, M. Fraser inspecta le chemin de service de la côte ouest, et il prit les mesures nécessaires à la continuation des travaux. A Prince-Rupert il détermina sommairement l'emplacement d'un nouveau dépôt pour le département et fit les études voulues à ce sujet.

A la fin de la saison M. Fraser se rendit de nouveau en Colombie-Britannique pour y inspecter les travaux confiés à M. Killeen, ainsi que pour se rendre compte des progrès accomplis dans la construction du chemin de service de la côte ouest. Il en profita pour faire des suggestions concernant la poursuite de ces travaux et le maintien du service de sauvetage pendant les mois d'hiver. Ces suggestions furent approuvées et mises à exécution.

LE TRAVAIL DU BUREAU.

Le travail exécuté par le personnel régulier de cette division consiste en grande partie en constructions, réparations et améliorations des phares, signaux de brume, balisages et autres aides à la navigation. Des détails complets seront consignés dans un rapport détaché, annexé aux présentes (Annexe A).

Les plans et devis de toute nouvelle construction ou restauration importante: nouveaux bateaux, etc., sont préparés ou approuvés dans ce bureau.

Le tableau suivant énumère la quantité de travail exécuté dans le bureau des dessinateurs pendant l'exercice clos le 31 mars 1910:—

Nature des travaux.	Plans tracés.	Plans reçus.	Copies faites.
Tours et bâtiments de phares	25	6	127
Bâtiments pour signaux de brume	4	..	17
Détails	48	18	224
Quais, jetées, etc	4	9	22
Dépendances	3	6	35
Machines	1	5	9
Lanternes et appareils d'éclairage	..	2	3
Bouées et appareils	2	3	24
Cartes en construction	1	..	..
Steamers	..	5	..
Arpentages	4	30	52
Plans concernant les demandes de concessions de grèves	..	272	44
Divers	23	208	185
Nombre total des plans pour les douze mois, du 1er avril 1909 au 31 mars 1910			1,421
Cartes marines reçues et enregistrées			168
Cartes marines reçues et insérées dans les livres de cartes			164
Devis libellés			43
Avis aux marins publiés (337 sujets)			130

PUBLICATIONS.

La préparation et l'émission des avis aux marins sont toujours une tâche difficile et demandent diligence; pendant les douze derniers mois, 130 avis touchant 337 sujets ont été lancés. Parmi les avis importants entraînant un travail considérable de compilation et dénotant l'intérêt des études qui se font dans le bureau, mentionnons:—

Une liste complète des bouées placées dans le lac Saint-Louis et le chenal maritime du Saint-Laurent; profondeur de l'eau dans les ports du lac Ontario et de la baie Georgienne, et autres notes hydrographiques concernant ces parages; sondages, observations faites sur les courants, et des avis aux marins au sujet des courants qui existent en face de Matane et de Sainte-Félicité, dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

On a aussi publié, dans le cours du dernier exercice, des avis concernant les eaux hors du Canada; 13 de ces avis se rapportaient à Terre-Neuve et au Labrador, 1 à l'Atlantique, 7 à l'intérieur, 6 aux eaux américaines du Pacifique, 13 à des sujets transatlantiques et 1 à des sujets transpacifiques. On n'a pas cherché à donner un résumé complet des avis publiés en Grande-Bretagne ou dans les pays étrangers; on s'est borné à reproduire ceux qui paraissaient offrir un intérêt plus immédiat pour la marine canadienne, ou pour les marins partant du Canada à destination des ports étrangers les plus importants et les plus fréquentés.

CLASSIFICATION DES GARDIENS DE PHARES ET DE LEURS APPOINTEMENTS.

Dans mon rapport de l'année dernière j'aurais dû mentionner un important détail: celui ayant trait à la classification des gardiens des phares et à leurs appointements. En 1907, les agents et les inspecteurs des phares de ce ministère tinrent une conférence à Ottawa avec le personnel du bureau central. A cette conférence on recommanda au ministre de classifier les gardiens des phares selon les services qu'ils rendent dans chaque cas. En outre, on suggéra une classification provisoire, mais lorsqu'il s'agit d'en étudier les détails on s'aperçut qu'elle était insuffisante et que les écarts entre les classes prévues étaient par trop considérables, si l'on voulait tenir compte de la grande variété des phares qui appartiennent au millier de stations qu'entretient le Canada.

Ce travail, à vrai dire, ne relevait pas de ma division, cependant, étant donné ma connaissance de toutes les stations au Canada, le ministre me demanda de préparer un projet de classification. Il fut achevé en septembre 1908, et, ci-après, je donne ses conclusions, telles qu'elles figurent dans un arrêté ministériel en date du 24 septembre 1908:—

Le bureau de la trésorerie étudie en ce moment un mémorandum du ministre de la Marine et des Pêcheries, d'où il ressort, dans l'intérêt du service, qu'il serait avantageux de classifier les phares canadiens et de fixer les appointements de leurs gardiens d'après cette classification, ce qui faciliterait le service d'entretien des dits phares, supprimerait maintes causes de plaintes, et empêcherait des erreurs, tout en permettant une augmentation progressive des appointements, pendant quelques années, alors que pour chaque classe ils passeraient d'un minimum à un maximum. Le ministre a fait préparer une classification, où toutes les stations de phares de la Puissance sont réparties en 19 classes, que nous donnons ci-après; cependant que des règlements sont à l'étude ainsi qu'une liste complète de toutes les stations de phares et de signaux de brume du Canada, placées chacune dans la classe qui lui convient.

Le ministre dit que pour cette année l'adoption de cette classification augmentera les appointements actuels d'environ 10 pour 100, mais que les fonds nécessaires sont disponibles, le parlement les ayant votés. Il ajouta que pour chacune des années suivantes, 1909 et 1910, l'augmentation annuelle prévue par le projet atteint nécessitera un vote de crédits en augmentation d'environ 5 pour 100, toujours pour les appointe-

ments des gardiens des phares. Après 1910 les appointements auront atteint leur maximum, pour chaque classe, et il ne sera plus nécessaire de grossir ce budget sinon lorsque l'on créera de nouvelles stations.

Le bureau de la trésorerie recommande donc que le projet de classification suivant, concernant les stations de phares et ports de signaux de brume, soit adopté et mis en vigueur à partir du premier avril 1908, ainsi que les règlements ayant trait à la répartition des appointements d'après la classification établie. Il recommande, en outre, que lorsque l'on nommera de nouveaux gardiens, auxquels on assignera des postes déjà existants, ils soient immédiatement soumis aux dispositifs de la loi; et que lorsque l'on créera de nouvelles stations, l'arrêté ministériel nommant leur premier gardien assigne aussi la classe à laquelle ces stations appartiendront dans la classification.

A l'arrêté ministériel dont il a été parlé, on a annexé les règlements concernant l'application de la loi et aussi la liste suivante:—

LISTE DE CLASSIFICATION DES STATIONS DE PHARES ET SIGNAUX D'ALARME.

Classe nº	Description des aides.	Minimun.	Augmentation annuelle	Maximum.
	Stations de signaux de brume, bateaux-feux, etc.			
1	Station de sauvetage, bateaux-feux gouvernables, et les principales stations établies sur des rochers	Les appointe	ments varien	t selon la na-
2	Phares des principales côtes océaniques, pourvus d'appareils de signaux de brume et exigeant un mécanicien et deux aides	$1,000	$50	$1,200
			ture des cas	particuliers.
3	Phares des principales côtes océaniques, pourvus d'appareils de signaux de brume plus petits et exigeant un mécanicien et un aide	800	40	960
4	Phares océaniques secondaires, pourvus d'appareils de signaux de brume plus petits et exigeant un mécanicien et un aide	680	40	800
5	Station isolées dans le golfe, pourvues de signaux explosifs, et autres stations exigeant un gardien et un aide	610	30	700
6	Stations de plares plus petites, pourvues d'appareils de signaux de brume et exigeant un mécanicien	540	25	640
	Stations de phares seulement.			
7	Phares océaniques importants et isolés, comprenant un groupe de feux	450	20	530
8	Feux tournants à la mer et sur les lacs; feux fixes d'accès difficile et feux groupés	380	20	460
9	Feux côtiers exigeant du batelage, ou isolés. (Certaines stations de l'Ontario ont des feux groupés)	340	15	400
10	Phares des côtes peu fréquentées et feux tournants de moindre importance, avec quelques feux plus petits et groupés	300	15	370
11	Petits feux exigeant la majeure partie du temps d'un homme, et qui, en général, comportent son existence sur place	240	15	300
	Stations de moindre importance qui n'exigent pas intégralement le temps de leurs gardiens.			
12	Feux côtiers et feux d'alignement exigeant du batelage ou existence sur place	180	15	240
13	Feux côtiers de moindre importance, feux de rivières sur piles et feux d'alignement	150	10	180
14	Petits feux côtiers, feux de rivières importants et feux d'alignement	120	10	150
15	Plus petits feux côtiers, feux de rivières devant être entretenus de postes éloignés et petits feux d'alignement	100	10	130
16	Feux de rivières d'accès difficile	80	5	100
17	Plus petits feux de rivière	60	5	80
18	Feux pour les quais et les pêcheurs	50	5	65
19	Allumage des feux, à l'entreprise	Rénuméra	tion d'après	contrat.

Toutes les stations de phares et de signaux de brume du Canada ont été soumises à la classification ci-dessus, et ce avec des résultats satisfaisants, attendu que les appointements du personnel furent augmentés de 10 à 20 pour 100 et que les employés acquièrent l'asurance d'une stabilité de situation qu'ils ne possédaient pas auparavant. De plus, le ministère se trouva débarrassé de continuelles demandes d'augmentation de salaires. La liste de classification a été imprimée cette année sous ma surveillance, afin de renseigner les fonctionnaires qu'elle concerne. A l'avenir, quand on la réimprimera, elle contiendra les arrêtés ministériels annonçant de nouvelles nominations.

ENLÈVEMENT D'OBSTACLES.

La barque *Warren,* sombrée dans le port de Pugwash, N.-E., a été retirée de l'eau à l'entreprise, par MM. A. Hollis et Peter McLean, de Pugwash, N.-E., au coût de $1,200.

La goélette *M. C. McLean,* sombrée près du quai, à Baddeck, N.-E., a été retirée de l'eau, à l'entreprise, par M. J. McIntyre, N.-E., au coût de $250.

La goélette *Benson,* sombrée dans la baie Colpoy, Wiarton, Ont., a été retirée de l'eau, à l'entreprise, par M. J. E. Johnson, de Wiarton, Ont., au coût de $1,800.

La goélette *Acacia,* sombrée en face de la pointe Swims, dans le port de Clark, N.-E., a été enlevée de l'eau par ses armateurs, MM. Brown, Smith et Nickerson, du port de Clark, N.-E., sans qu'il en coûtat rien au ministère.

TRAVAUX D'HYDROGRAPHIE.

Les levés hydrographiques de ce ministère sont maintenant confiés à M. W. Y. Stewart, qui fera un rapport spécial sur les travaux de l'année.

Toutes les notes hydrographiques transmises au ministère sont rédigées pour publication dans le bureau principal, et incorporées dans les avis aux marins.

Dans la préparation des avis aux marins, on a pris grand soin de publier toutes les données disponibles concernant l'hydrographie du Canada, et l'on a ajouté aux descriptions des aides à la navigation les informations les plus complètes possibles qui puissent guider les marins, de manière à augmenter la valeur de ces avis.

Durant l'été on a publié l'édition annuelle et habituelle de la liste de tous les feux et signaux de brume du Canada, corrigée jusqu'au premier avril 1909. En outre, reliées séparément, on a réimprimé certaines de ses parties ayant trait aux Grands Lacs et à la Colombie-Britannique, pour l'usage des marins naviguant dans ces eaux. Cette liste est maintenant tellement volumineuse que l'on devrait désormais la diviser en trois parties séparées, et la publier toujours de la sorte à l'avenir.

Dans le rapport de l'année dernière, j'ai fait remarquer que l'on ne publie aucune liste complète des bouées qui se trouvent dans les eaux de l'est canadien; je me répète ici, étant d'avis que dans l'intérêt de la sécurité de la navigation on devrait préparer, publier et tenir à date par des révisions annuelles une liste complète de toutes les bouées et balises. Une tournée d'inspection que je fis dans la baie Georgienne l'automne dernier, et au cours de laquelle je pris des notes complètes sur tous les aides à la navigation inspectés, m'a permis, durant l'hiver, de préparer une liste des bouées et balises du lac Huron et de la baie Georgienne. Cette liste, ayant été établie dans un but de publication, est actuellement entre les mains de l'imprimeur. Je regrette que les exigences d'autres devoirs m'empêchent de poursuivre cet utile travail et de l'étendre à toutes les eaux canadiennes, et que, avec notre personnel actuel, on ne puisse atteindre ce résultat.

BRISE-GLACES.

Pendant l'année deux compagnies ont, à l'entreprise, brisé la glace de la baie du Tonnerre et de ses alentours.

(1). La *Canadian Towing and Wrecking Company (Limited),* de Port-Arthur, a commencé la troisième et dernière année de ses travaux à l'entreprise, exécutés en

vertu d'un contrat passé avec le ministère pour tenir la navigation ouverte jusqu'au 17 décembre dans les ports de Port-Arthur, Fort-William et West-Fort-William, et pour l'ouvrir chaque printemps à temps pour donner accès dans ces ports aux navires venant du Saut-Sainte-Marie dès que ce canal est ouvert à la navigation. Le coût de l'entreprise est de $30,000 par an, y compris l'engagement, pris par la compagnie, de recueillir tous les gardiens des phares du voisinage lorsqu'ils quittent leurs postes à la clôture annuelle de la navigation.

(2). Un contrat, au montant de $3,200, a été passé avec la *"Midland Towing and Wrecking Company (Limited),* de Midland, pour tenir ouverts, jusqu'à la fin de la navigation, en 1909, les ports de Midland et de Tiffin.

Dans chacun de ces cas, le travail a été exécuté d'une façon satisfaisante, sous la surveillance des maîtres de port de ces endroits respectifs.

ÉTUDE DES MARÉES ET COURANTS.

Ces études, sous la direction du Dr W. B. Dawson, ont fait de réels progrès, tant pour les marées que pour les courants. La quantité de réponses aux demandes de renseignements particuliers va en augmentant. Le champ est extrêmement varié; il embrasse toutes sortes de sujets, qu'il s'agisse de préciser le niveau minimum de l'eau pour les levés hydrographiques, les niveaux de marée pour fins de dragage, la hauteur de marée voulue pour opérations de renflouement, le degré de température des eaux au point de vue de la migration des poissons, etc., sans compter les questions posées sur des sujets déjà traités dans les rapports et les tables de marée déjà publiés. Dans les petits ports le besoin de renseigner sur les marées augmente sans cesse, par suite de la tendance à expédier le bois et d'autres produits directement des ports secondaires.

Durant l'année dernière, on a accordé une attention toute spéciale au progrès des études concernant la côte du Pacifiue, au sujet de laquelle on reçoit un grand nombre de demandes de renseignements supplémentaires. Tenant compte de ceci, le steamer *Gulnare,* du service hydrographique, fut mis à la disposition de celui des phares, ce qui permit au surintendant, M. le Dr W. B. Dawson, de poursuivre, avec ces deux meilleurs aides, les études qu'exige la côte de la Colombie-Britannique.

Côte du Pacifique.—Les études entreprises sur cette côte ont deux buts: premièrement, de disposer d'une base de détermination des différences de marée aux points intermédiaires de la côte, en plaçant des échelles de marée à des endroits soigneusement choisis; secondement, de s'assurer d'une façon plus précise de l'étendue de chacune des régions pouvant être respectivement rapportée à chacune des principales stations maréographiques, dont on publie les tables de marée.

On profita de la circonstance pour améliorer le matériel qui se trouvait à Vancouver, et pour munir des appareils voulus une station maréographique principale, que l'on établit à Prince-Rupert, terminus du nouveau chemin de fer. Ces entreprises furent intégralement réalisées, et, avant que la campagne ne fut très avancée, une série de vingt marégraphes fonctionnaient simultanément le long de la côte.

Pour obtenir ce résultat la côte fut divisée en deux districts. Le district sud, qui comprenait la côte ouest de l'île Vancouver et le détroit de Georgie, fut confié à M. H. W. Jones, et le district nord, de l'extrémité nord de l'île Vancouver, à M. S. C. Hayden, cependant que le surintendant surveillait personnellement les nouvelles installations à Vancouver et à Prince-Rupert, inspectait les principales stations, et s'occupait d'autres sujets de caractère plus général.

On sait maintenant que, quant aux marées, toute la côte de la Colombie-Britannique peut se rapporter à trois stations principales. Ce sont: Clayoquot, sur la côte ouest de l'île Vancouver; Sand-Heads, qui occupe une situation centrale dans le district de Georgie; et Port-Simpson au nord. L'étendue de chacune des régions que l'on peut rapporter respectivement à ces stations sera définie dans les prochaines tables de marée pour 1910. On maintient trois autres stations principales à Victoria, Vancou-

ver. et Prince-Rupert, mais elles ne conviennent nullement pour des fins d'observation, étant données certaines particularités physiques locales. Cependant on les maintient, vu l'importance des ports où elles se trouvent, pour assurer une base aux tables de marées. Des trois ports susmentionnés celui de Victoria est le seul auquel on peut faire se rapporter une très petite étendue maréographique des détroits de Fuca et de Hars.

Sur les six stations principales, trois se trouvent dans des régions où les mi-marées prédominent, et les trois autres dans des régions ou les marées de printemps et les mortes-eaux sont suffisamment accusées pour qu'on les distingue. Les tables de marée publiées pour ces stations ont été modifiées, quant à leur lecture, de façon à faire ressortir ces particularités de la marée. On a aussi choisi d'après la même conception les différences de marée signalées aux nombreux ports qui doivent se guider sur ces tables de marée.

Stations maréographiques principales et secondaires.—La liste suivante montre le nombre des stations principales où l'on fait continuellement des observations, l'hiver et l'été, ainsi que les nouvelles stations secondaires établies en 1909. En outre des renseignements ci-mentionnés, concernant les marées, on s'est procuré ceux fournis par les études faites par l'amirauté sur la côte du Pacifique, à vingt-trois différentes localités, entre les années 1899 et 1907, et on y a ajoutés ceux résultant des travaux de nos hydrographes à deux autres endroits. Ces derniers ont été considérés comme stations secondaires, et les résultats y obtenus, convertis dans un but pratique, en les rapportant aux stations principales établies lors de nos études. On a aussi établi quarante-deux stations secondaires en tout dans l'est du Canada, dans différentes régions, et à plusieurs de ces stations les observations furent poursuivies pendant plus d'une année.

Stations principales.

Côte du Pacifique—
- Clayoquot,
- Victoria,
- Sand-Heads,*
- Vancouver,
- Prince-Rupert,
- Port-Simpson.

Côte de l'Atlantique—
- Québec,
- Pointe-au-Père,
- Détroit de Belle-Isle,
- Ile Saint-Paul,
- Charlottetown,
- Saint-Jean, N.-B.

Stations secondaires en Colombie-Britannique.

Banfield. Dans le détroit de Barkley.
Alberni. A l'extrémité du canal Alberni.
Port-Renfrew. Entrée du détroit de Fuca.
Esquimalt. (Echelle de marée des Travaux publics.)
Sydney. Entrée du détroit de Haro.
Westminster. (Echelle de marée des Travaux pupblics.)
Pointe-Atkinson. A Caulfields.
Lund. Dans le détroit de Georgie.
Passage Bute. A son extrémité.
Port-Hardy. Dans le détroit de la Reine-Charlotte.
Wadhams. Dans le passage Rivers.
Kildala. Dans le passage Rivers.
Namu. Dans le détroit de Fitzhugh.
Bella-Coola.
Bella-Belle. (Baie McLauglin.)

---

* Après six années les observations furent discontinuées en 1903

Baie Hartley. Dans le détroit de Wright.
Kitimat.
Passage Low. Au large du chenal de Grenville.
Claxton. A l'embouchure de la rivière Skeena.
Port-Essington. Sur la rivière Skeena.
Pacofi. Archipel des îles de la Reine-Charlotte.

Observations faites sur les courants.—Dans plusieurs des chenaux et passes de la Colombie-Britannique, la navigation dépend presque entièrement de l'heure de la mer étale, ce qui est dû principalement à ce que quelques-unes des industries les plus importantes de la province, surtout celles du bois et du charbon, ont besoin de recourir au remorquage pour effectuer le transport de leurs produits. Or, dans les passes où le courant a une vitesse de 8 à 10 nœuds par heure, ce n'est qu'à la mer étale que les remorqueurs les plus puissants peuvent déplacer des radeaux, des chalands à charbon, ou des chalands transbordeurs de trains à marchandises.

Les tables déjà publiées par ce bureau, et qui donnent l'heure de la mer étale dans quelques-unes des principales passes, sont infiniment précieuses pour le commerce et l'industrie, car, en réglant sur elles les voyages des navires, on peut, en une année, économiser assez de charbon pour couvrir le coût des renseignements maréographiques, surtout étant donné la façon peu coûteuse dont on les a obtenus.

Des renseignements similaires sont très nécessaires pour les passes du labyrinthe des chenaux qui se trouvent en face de l'extrémité nord de l'île de Vancouver. Toutefois, la difficulté de se les procurer est exceptionnelle, attendu que si le trafic qui suit ces passes est considérable, les rives de celles-ci sont inhabitées. Aussi, l'année dernière, avait-on pris des mesures spéciales pour que les observations fussent commencées dès le printemps dernier. A cet effet, le surintendant fournit sur les lieux les explications voulues à deux hommes qui avaient promis de vivre aux endroits choisis pendant le prochain été. Ces deux hommes, par la suite, se trouvèrent dans l'impossibilité de tenir leur engagement. On fut donc obligé de s'en procurer d'autres par correspondance, et, maintenant, on a de bonnes raisons d'espérer que les observations seront poursuivies avec succès.

Océan Arctique.—Au cours de l'expédition de l'*Arctic,* steamer du gouvernement canadien, sous les ordres du capitaine Bernier, on s'est livré à une importante série d'observations sur les marées. Ces observations ont été poursuivies pendant quatre mois, en 1908-09, au port Winter, île Melville. Elles sont d'autant plus intéressantes et estimables qu'elles furent faites jour et nuit, sans arrêt, sur le troisième des océans qui baignent le Canada, et de plus, sans l'aide d'un appareil enregistreur. Lorsque les notes prises durant ce voyage furent remises à notre bureau on les convertit en diagramme de marée, et l'on rédigea un résumé les concernant, qui fut annexé au rapport du capitaine Bernier. Ce résumé définissait l'amplitude des marées et expliquait leurs principales caractéristiques.

Les Grands-Lacs.—Les observations dont il a été parlé dans le rapport de l'année dernière ont été continuées sous la surveillance du professeur Loudon pendant la dernière saison de navigation. On a, non sans succès, étendu au lac Supérieur les comparaisons ayant trait au niveau de l'eau. Les instruments spéciaux nécessaires à ces études sont fournis par notre service d'observations, qui dans ce cas, accorde une petite allocation, prise sur son budget, pour défrayer certaines dépenses. Les changements de niveau des eaux du lac Ontario, notés à Toronto par le maître du port, seront dorénavant signalés à notre service d'observations.

Tables de marée et autres publications.—On a vérifié complètement tous les renseignements concernant la marée recueillis sur le Saint-Laurent entre Québec et le lac Saint-Pierre; et l'on a fait tous les calculs que comportaient les observations de

comparaison faites pendant trois ans par le service hydrographique. Aussi, actuellement, l'étiage estival du fleuve est-il clairement porté dans les tables de marée, de façon à ce que l'on ne puisse le confondre avec le flux ou le reflux, ce qui, dans la pratique facilitera l'estimation de la profondeur de l'eau disponible pour la navigation. Les tables de marée pour Charlottetown et Prince-Rupert sont maintenant établies d'après des observations faites dans ces ports, sans qu'il soit nécessaire de faire des calculs par rapport à d'autres ports. Quant à la précision de plusieurs autres tables de marée elle a été améliorée grâce à la conversion des chiffres fournis par un plus grand nombre d'observations. A la suite du choix judicieux de certains postes d'observation, en 1909, on a plus que doublé le nombre des points de la côte du Pacifique pour lesquels on publie les différences de marée. Dans les prochaines tables on publiera de très importants renseignements, fournis par des capitaines de longue expérience, au sujet des courants qui existent au large de l'île Vancouver et des îles de la Reine-Charlotte.

Etant donné l'accroissement rapide de la demande des renseignements concernant les marées sur la côte du Pacifique, le nombre des tables de marée publiées pour cette côte est maintenant plus grand que celui des tables en usage dans l'est du Canada. En faisant cette comparaison, il est bon de dire que les tables de marée pour l'est de ce pays possèdent deux suppléments, sous format de poche, l'un pour Québec et le Saint-Laurent, l'autre pour Saint-Jean, N.-B., et la baie de Fundy. La circulation de ces éditions abrégées a été poussée avec persévérance. Aussi, avec l'aide des maîtres de ports et des fonctionnaires des douanes, atteignent-elles toutes les classes de marins et jusqu'aux pêcheurs des côtes, qui les prisent beaucoup. Le nombre des tables de marées publiées, y compris les éditions abrégées, a atteint le total de 15,000 exemplaires.

Durant l'année on a publié deux "Avis aux marins". L'un donnait par avance des renseignements concernant les marées de deux importants ports fluviaux de la Colombie-Britannique: New-Westminster, sur la rivière Fraser, et Port-Essington, sur la Skeena; plus les particularités de la marche des marées dans les longues passes de la côte; l'autre contenait une liste de renseignements concernant les courants, préparée par notre service d'observations. Il en est résulté un regain de demande de ces avis, principalement dans des directions nouvelles, ou de la part de nouvelles compagnies.

Renseignements fournis.—Maintenant que les études faites dans notre service sont généralement connues, les autres ministères et l'étranger nous demandent dans des buts spéciaux une grande quantité de renseignements. Nous les donnons directement du bureau principal, pour plus de courtoisie. Pour essayer de fournir une liste complète des renseignements communiqués, nous citerons comme exemples les item suivants: Durant l'hiver nous avons fait tenir au ministère des Travaux publics des statistiques concernant les marées de certaines périodes des années passées; et ce pour toutes les stations situées entre Québec et les Provinces maritimes, afin d'établir une corrélation avec le nivellement de précision que dirige M. Steckel. Au service des bouées hydrographiques, nous avons fourni des renseignements libellés d'une façon spéciale, destinés à la rédaction des instructions pour la marche des navires dans le Saint-Laurent. Pour le service des levés géologiques nous avons déterminé le niveau moyen de la mer à Victoria et à Nanaïmo, sur lequel ce service devait baser la construction de sa carte de courbes de niveaux de l'île Vancouver. Le rapport existant entre le niveau minimum de l'eau et le repère permanent établi à Nanaïmo, par le personnel de notre service, a été communiqué à l'amirauté. Pour des fins de dragages on s'est déjà aperçu, à Nanaïmo, que la détermination des données dont il s'agit ici était indispensable. Au Dr O. Krummel, de Kiel, on a communiqué pour publication dans le prochain volume de *Handbuchder Oceanographie*, les principales constantes harmoniques qui définissent les diverses sortes de marées sur les

côtes du Canada. Pour la conférence géodésique internationale, qui sera tenue cette année en Europe, notre service a établi une statistique complète des endroits où il a déterminé le niveau moyen de la mer, et expliqué les particularités sur lesquelles il a basé ses observations.

Les demandes que nous recevons presque tous les jours pour des tables de marée et autres publications, sont trop nombreuses pour que nous les mentionnions.

Personnel.—Comme, en outre du surintendant, ce service ne possède que trois fonctionnaires permanents, la quantité des travaux accomplis est une preuve manifeste de la compétence et de l'ingéniosité de ces messieurs. Durant la dernière belle saison, M. S. C. Halden et M. H. W. Jones se sont tous deux occupés de la création et de la surveillance des nouvelles stations maréographiques de la Colombie-Britannique. Quant à M. P. M. H. LeBlanc, il est resté au bureau principal, pour y consigner les notes concernant les marées, qui y parviennent continuellement, et, aussi, pour s'occuper d'autres travaux de bureau. Pendant les mois d'hiver la conversion des observations et les calculs pour les tables de marée sont effectués par le même personnel. Mlle O. Loughren a récemment tenu l'emploi de sténographe, étant donnée l'augmentation du travail.

Le personnel qui travaille au dehors comprend les observateurs de marée sur les deux côtes, et, en sus, les officiers et l'équipage du steamer hydrographe *Gulnare.* Il y a douze observateurs sur les côtes de l'est du Canada et sur celles du Pacifique, chargés des principales stations maréographiques où l'on fait continuellement des observations, nuit et jour, été et hiver. Les appointements de ces employés sont petits, attendu que le travail qu'on exige d'eux ne les occupe que peu de temps par jour. Durant le dernier exercice on a aussi employé seize observateurs temporaires: quinze, qui furent chargés des stations maréographiques secondaires de la Colombie-Britannique, et un employé sur le bas Saint-Laurent.

Respectueusement soumis,

WM. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada, 1er avril 1910.

1 GEORGE V, A. 1911

RAPPORT DETAILLE DE L'INGENIEUR EN CHEF DU MINISTERE DE LA MARINE ET DES PECHERIES SUR LA CONSTRUCTION, L'ETABLISSEMENT ET L'AMELIORATION DES PHARES ET AUTRES AIDES A LA NAVIGATION JUSQU'AU 31 MARS 1910.

Au sous-ministre,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport détaillé de l'ouvrage fait sur la construction et l'établissement des aides à la navigation, pour les 12 mois finissant le 31 mars 1910.

NOUVELLE-ECOSSE.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phares	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Minudie........	Etablissement d'un mât-feu de 20 pieds, sur le quai public, pour hisser une lanterne ancre, à lentille "Chance"...........	En régie........	F. L. Fultz.............	125 50
Maitland.......	do do	"	F. L. Fultz......	97 78
Port Wade......	Construction d'une tour de phare en bois, quadrangulaire, à pans déclives, de 23 pieds, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois.............. .	A l'entreprise...	J. F. Morrison, jr., Thornes-Cove, N.-E.	375 00
Redman head...	Construction d'une tour de phare de 22 pieds, en bois, quadrangulaire, à pans déclives, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois..........	" ...	Jas. Hemlow, jr., Liscomb, N.-E.	525 00
L'Ardoise	Construction de deux phares de 22 pieds, en bois, quadrangulaires, à pans déclives, surmontés de lanternes quadrangulaires en bois........	" ...	I. Mury, Arichat-ouest, N.-E.	1,340 00
Ile Flint........	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double, de 3 pouces, avec machine de 12-C.V.	Fournis conformément au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont.	8,100 00
	(2) Construction d'un bâtiment en bois pour les appareils de signaux de brume............	En régie........	N. J. Campbell.	4,827 41
	(3) Installation de la dite machinerie	"	T. Phillips............	
	(3) Construction d'une tour de phare de 62 pieds, en béton armé, hexagonale, munie de six contreforts, et surmontée d'une lanterne circulaire en métal ..	"	F. Silver	
	(5) Construction d'un abri à chaloupe, d'un dépôt d'huile et dépendances. .... (Ces travaux furent commencés en 1908-09 : voir le rapport annuel de cette année-là.)	"	F. Silver.........	

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Cap Freels.	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double de 3 pouces, avec machine de 12-C.V., moins une pompe mobile; et autres modifications au devis	Fourni conformément au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont.	500 00
	(2) Achat d'une roue hydraulique Pelton..............	Entreprise......	W. Kennedy et Fils, Owen-Sound, Ont.	
	(3) Construction d'un bâtiment en bois pour appareils de signaux de brume, de l'habitation du mécanicien de ce poste, et de dépendances............ (Ces travaux se poursuivent encore, ils seront achevés durant l'exercice 1910-11.)	En régie.........	J. L. Colter	

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Rivière-aux-Pommes......	Réparation à l'habitation du gardien et au hargar à charbon ..	En régie........	J. Leslie................	106 85
Parrsboro.......	Réparation à la tour du phare et au brise-lames................	"	G. Osborne........	704 55
Ile Peter.........	Construction d'une nouvelle tour octogonal de phare, de 44 pieds, en bois, surmontée d'une lanterne octogonale en fer....	A l'entreprise...	W. Brooks, Digby, N.-E.	1,350 00
Cap Fourchu ...	Installation d'une nouvelle chaudière pour appareils de signaux de brume....................	" ...	The New Birrell Johnson Iron Co., Yarmonth, N.-E.................	500 00
"	Réparation au hangar à charbon, etc....................	En régie........	W. Carroll..........	296 36
Ile Candlebox ..	Réparations au brise-lames.....	"	P. Amiro...............	234 19
Ile du Gros-Poisson.....	Réparations au phare..........	"	F. L. Fultz.	150 49
Baccaro	Réparations à la tour du phare..	"	J. A. Christie	498 37
Cap Roseway...	" " ..	"	L. Nickerson..........	223 94
Sand spit. ...	Réparations à la jetée..........	"	J. A. Christie	242 05
Gull Rock......	Réparations à la tonr du phare, et construction d'un nouvel abri à chaloupe et d'un dépôt d'huile......................	"	A. Giffin....	788 32
Ile Cross.	Réparation à la station du phare	"	H. N. Pyke	504 26
Ile Hobson.	On a prolongé de 90 pieds le brise-lames et réparé son ancienne partie................	"	H. A. Berringer........	579 39
Ile Westhaver ..	Agrandissement de l'habitation du gardien du phare.........	"	W. Eisenhaur	207 90
Ile Green.	Construction d'un nouvel abri à chaloupe et d'un dépôt d'huile.	"	S. Samson.......... ...	338 04
Sambro	Construction d'un nouvel abri à chaloupe et d'une nouvelle rampe de débarquement......	"	I. J. Stephens	501 47
Mauger Beach..	Réparations au brise-lames.....	"	Wm. Iceton	877 29

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Ile Beaver	Installations d'un nouveau diaphone	"	T. Phillips	210 73
Ile Wedge	Réparations aux ouvrages de protection	"	J. Mills	277 61
Country harbour	Réparations aux dépendances	"	S. C. McMillan	416 19
Petitdegrat	Réparations aux ouvrages en crib	"	S. Samson	268 41
Arichat	Réparations à la lanterne	"	"	143 91
Cap La-Ronde	Réparations au brise-lames	"	"	1,672 69
St-Esprit	Construction d'un nouvel abri à chaloupe ; et réparations aux ouvrages de protection	"	"	719 03
Scatari	Réparations à la station du phare	"	E. W. Peters	834 05
Low Point	Construction de bâtiments pour essais de signaux de brume	"		530 20
McNeil Beach	Construction d'une nouvelle tour de phare, de 33 pieds, en bois, quadrangulaire, à pans déclivs, surmontée d'une lanterne quadrangulaire, en bois (cette tour remblace l'ancien mât-feu qui existait à cet endroit)	A l'entreprise	L. Murry, Arichat-ouest, N.-E.	780 00
Cap George	Réparations à la tour du phare	En régie	G. W. Wolfe	825 90
Cap Nord	Construction d'une nouvelle tour en béton armé d'acier, (on reconstruit ici l'ancienne tour du cap Race, que l'on avait démolie par sections)	"	G. W. Wolfe	1,476 78
Pugwash	Réparations aux ouvrages de protection	"	W. H. Browne	327 83
Ile St-Paul	Construction d'un nouveau bâtiment pour les appareils de signaux de brume	"	J. L. Colter	2,610 30

NOUVEAU-BRUNSWICK.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Macfarlane point	Construction d'une tour de phare, de 27 pieds, en bois, quadrangulaire, à pans déclives, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois	En régie	Ed. Rourke	761 56
Outhouse point	Construction d'une tour de phare, de 27 pieds, en bois, quadrangulaire, à pans déclives, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois	"	"	738 90
St-Louis gully	Etablissement de deux mâts-feux de 20 pieds, pour hisser des lanternes ancres à lentilles "Chance". (Ces feux ont été déplacés de Black Lands gully, où l'on a supprimé la station qui y existait)	"	Jas. Legoof	52 82

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Dalhousie.......	Construction d'une tour de phare, de 23 pieds, en bois, sur le quai du gouvernement. (Ce feu remplace les feux d'alignement qui existaient sur les îles Douglas et Montgomery ; feux que l'on a supprimé difinitivement).	"	P. B. Troy	654 02

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Musquash	Réparations à la tour du phare..	En régie	Ed. Rourke............	280 98
Pecks point....	Construction d'une nouvelle maison d'habitation, en bois, pour le mécanicien des appareils de signaux de brume, et nouveau hangar à charbon........	A l'entreprise...	E. R. Reid, Welchpool, N.-B.................	1,940 00
Little Shippigan	Construction d'un hangar d'abri en bois.....................	En régie.......	J. H. Blackley..........	245 80
Ile au Héron....	Construction d'un hangar d'abri en bois.....................	"	Ed. Rourke............	301 50

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Ile Paumure....	Construction d'une nouvelle maison d'habitation, en bois, pour le mécanicien des appareils de signaux de brume............	A l'entreprise...	J. M. Clark, Summerside, I. du P.-E	1,900 00
Blockhouse point	Réparations à la tour du phare..	En régie.... ...	B. Huntley............	919 13
Charlottetown ..	Construction d'un nouvel entrepôt à marchandises sur le quai de la marine du gouvernement.	"	Capitaine J. Nicholson..	911 55

QUEBEC.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
St-Chas. de Capelan..........	Etablissement d'un mât-feu de 20 pieds, pour hisser une lanterne ancre à lentille 'Chance'	A l'entreprise...	U. Dion, St-Chas. de Caplan, P.Q	115 00
New-Richmond.	" "	" ...	" "	115 00
Bonaventure....	" "	" ...	P. Bourdage............	115 00
Cap-à-l'Est.	Construction d'une tour de phare de 33 pieds, octagonale, en béton armé, surmontée d'une lanterne octogonale en fer. (Les travaux se poursuivent encore)	" ...	H. de Haan	1,098 27
Cap-Dogs..	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double, de 3 pouces, machines de 6-C.V..........	Fournie conformément au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont...........	6,800 00

QUEBEC— *Suite.*

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phare.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Cap-Dogs.	(2) Installation de la dite machinerie	En régie..	A. Ouimet..........	
	(3) Construction d'un bâtiment en bois pour les appareils de signaux de brume...........	"	H. de Haan..........	
	(4) Construction d'une tour de phare, de 53 pieds, en béton armé, octogonale, et surmontée d'une lanterne cylindrique en métal........	"	"	16,050 04
	(5) Construction d'une maison d'habitation, en bois, pour le gardien du phare. (Les travaux furent commencés durant l'exercice 1908-09 ; ils se poursuivent encore)	"	"	
Watts Point....	Construction d'un tripode de 30 pieds, en charpente d'acier, devant servir de balise diurne...	"	L. Hudon	230 20

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phare.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Belle-Isle (extrémité ouest)...	Construction d'un nouveau bâtiment en bois pour appareils de signaux de brume ; et rénovation de la conduite d'air de ceux-ci, à partir du bâtiment des appareils moteurs	"	A. Cantin..............	9,497 84
Belle-Isle (extrémité N.-E.)...	Réparations à la station du phare	"	L. Hudon	1,014 29
Cap-Bauld......	Renforcement de la tour de phare actuelle, en fonte	"	J. Blanchette...........	4,854 32
Cap-Norman....	Renforcement de la tour de phare actuelle, en fonte	"	"	3,373 89
Pointe-Amour...	Réparations au dépôt d'huile, etc	"	L. Hudon	141 45
Cap-Anguille. ..	Pose d'une conduite d'eau......	"	P. J. Colton	225 11
Cap-Ray.. ...	Renforcement de la tour du phare ; installation de deux chaudières provenant du dépôt de matériel ; et réparations à la maison d'habitation du gardien	"	R. L. Kelso............	2,497 85
Entry-Island....	Transport de la lanterne au sommet d'une colline voisine et adjacente ; et déplacement du dépôt d'huile.	"	F. Parent	274 34
Ile à la Baleine..	Reconstruction de la balise de jour emportée l'hiver dernier par une tempête...... ..	En régie	L. Hudon	245 27
Cap Chat, quai .	Etablissement de deux mâts-feu sur le quai du village, ayant respectivement 14 et 20 pieds de hauteur, et pouvant hisser des lanternes ancres à lentilles "Chance"...........	"	O. Tremblay...........	2,222 27
Cap Chat quai.	Construction d'une nouvelle tour de 33 pieds, en béton armé, quadrangulaire, à pans déclives, surmontée d'une lanterne cylindrique en métal.........			

QUEBEC—*Suite.*

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Matane.........	Constr. d'une nouvelle maison d'habitation en bois pour le gardien du phare, et réparation du vieux hangar.........	"	A. Vézina.....	4,570 21
Traverse d'en bas, bateau-feu.	(1) Achat de la goélette *William Foley*, destinée à être convertie en bat.-feu pour cette station.	....	H. T. Leblanc, Québec, P. Q......	4,350 00
	(2) Installation d'un diaphone..	En régie........	A. Ouimet......	633 37
Traverse d'en haut.	Réparations à la jetée.....	"	A. Perron....	3,223 65
St-Pierre (île d'Orléans.)	(1) Achat des matériaux pour une tour de phare, en charpente d'acier, à trois sections, destinée au feu-arrière de cet alignement.................	Fournis conformément au contrat d'ensemble	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.	502 80
	(2) Construction de la tour de phare ci-dessus mentionnée, et altérations à l'ancienne tour du phare d'avant......	En régie........	O. Tremblay............	1,652 34
Ste-Famille	Déplacement du phare-d'arrière.	"	"	379 08

DISTRICT DE MONTREAL.

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Batiscan........	Réparations au perré du phare-d'avant	"	A. Filion...............	233 35
Port St-François	Réparations à la pile d'avant de l'alignement...	"	E. Tremblay	94 50
Pointe-du-Lac...	Construction d'une nouvelle pile en béton destiné à porter le feu d'avant de l'alignement. Cette pile a 70 pieds de côté à sa base quadrangulaire, et elle a des pans déclives	"	"	15,312 00
Lac St-Pierre...	Construction d'une tour de phare de 22 pieds, en bois, sur la pile d'avant, au coude n° 2. Le bâtiment est rectangulaire et possède une tour quadrangulaire à son extrémité nord..... ...	"	"	5,434 91
Iles des Barques	Réparations à la pile d'avant. ..	"	A. Tremblay.	728 35
Ile-du-Moine ...	Renforcement de la pile d'avant	"	P. Beauchemin	3,236 03
Chambly.	Reconstruction du mur en pierre du bassin....................	"	D. Peterkin	275 66
St-Jean, (rivière Richelieu)	Construction d'une tour de phare de 23 pieds, en bois, sur la pile de l'estacade, pour remplacer lanterne ouverte qui existait là....	"	"	606 42

DISTRICT DE MONTREAL—*Suite.*

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Lavaltrie	Réparations des deux piles en béton de cet alignement	"	A. Tremblay	2,805 08
Contrecœur, village	Renforcement et réparations à la pile d'avant, en béton, de l'alignement	"	"	6,374 34
Verchères, traverse	Réparations aux deux piles de l'alignement	"	"	1,787 12
Ile Ste-Thérèse	Déplacement du feu d'avant et réparations à la tour du feu d'arrière	"	P. Beauchemin	1,983 30

ONTARIO.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Supple Point	Construction d'une tour de phare, de 27 pieds, en bois, sur fondations en maçonnerie, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois	En régie	T. H. Brewer	829 91
Burlington Beach	(1) Achat de la machinerie pour un diaphone simple de 1 pouce, avec machine motrice à essieux de 3-C.V	Foruni conformément au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont	1,170 00
	(2) Installation de la dite machinerie	En régie	W. H. Roebuck	218 65
Port Stanley	Construction d'une balise en béton armé, éclairée au gaz, de 27 pieds de haut, à l'extrémité du large du brise-lames	A l'entreprise	F. R. Miller, Port-Stanley, Ont	3,850 00
Penetanguishene	Constructien et installation de deux mâts-feux à éclairage électrique	"	Cie Electrique de Penetanguishene	143 00
Sheguiandah	Etablissement de deux mâts-feux pouvant hisser des lanternes ancres à lentille, "Chance"; destinés à créer un alignement ; et pourvus chacun d'une balise de jour, forme losange, faite en lattes	En régie	T. H. Brewer	79 77
Goderich	Construction d'une balise en béton armé éclairée au gaz, de 15 pieds de haut, sur l'extrémité ouest du brise-lames	A l'entreprise	Wm. Bermingham, Kingston, Ont	3,000 00
Belle River	Construction de deux balises de jour, forme losange, faites en lattes, et fixées à des mâts	En régie	T. H. Brewer	118 46

ONTARIO—*Suite.*

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Sand Point (rivière Ottawa).	Construction d'une tour de phare, de 22 pieds, en bois quadrangulaire, à pans éclives, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois	"	M. J. Egan.............	287 67
Gimli (lac Winnipeg)........	Construction d'une tour de phare, de 23 pieds, en bois quadrangulaire, à pans déclives, surmontée d'une lanterne quadrangulaire en bois	"	G. Ingimundson, sous la surveillance de W. S. Young, inspecteur des pêcheries, Selkirk, Man.	661 33

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Arnprior.......	Réparations à la tour du phare..	En régie........	T. H. Brewer...........	102 00
Ile Spence......	Construction d'une tour de phare, de 27 pieds, en bois, sur fondations en maçonnerie; pour remblacer l'ancien mât-feu et le hangar qui ont été enlevés....................	"	"	838 76
Ile au Pigeon...	Construction de la plateforme de la lanterne pour la nouvelle tour........................	"	M. J. Egan.............	257 96
Point Peter.....	(1) Achat de la machinerie pour un diaphone double, de 3 pouces, avec machines de 12-C.V.	Fourni conformément au contrat d'ensemble.....	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont..........	8,100 00
	(2) Installation de la dite machinerie....	En régie........	W. H. Roebuck.......	1,346 24
	(3) Changements à l'ancien bâtiment des appareils de signaux de brume; et réparations à la tour du phare..	"	M. J. Egan	
Scotch Bonnet..	Construction d'un brise-lames en béton pour remplacer l'ancien qui était en bois; et réparations au phare.......... ...	En régie.......	M. J. Egan.	1,712 90
Presqu'île	Reconstruction du parapet en béton	"	M. J. Egan.	361 56
Point Edward ..	Reconstruction de la tour en bois du phare d'avant de l'alignement; frappée par la foudre et brûlée	"	T. H. Brewer...........	667 60
Ile Great Duck..	Réparations à la tour du phare..	"	M. J. Egan....	1,597 79
Ile Nottawasaga.	Réparations à la maison du gardien, à l'abri à chaloupe et aux dépendances; ainsi qu'au poste d'amarrage de la chaloupe....	"	M. J. Egan......	1,034 71
Burlington be'ch	Construction d'une nouvelle tour de phare en béton armé, de 41 pieds, octogonale, surmontée d'une lanterne en feu octogonale..................	"	F. P. Jenkins..........	3,970 32

ONTARIO—*Suite.*

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Port Dalhousie..	Réparations à la maison d'habitation du gardien du phare...	"	B. McGrath...........	241 97
Colchester reef..	Réparations aux ouvrages de protection.............	"	M. J. Egan,......... ..	6,478 71
Killarney	(1) Construction à Red Rock, à l'est de Killarney, d'une nouvelle tour de phare, de 29 pieds, en bois, surmontée d'une lanterne octogonale en fer.... (2) Construction, sur Partridge Island, à l'ouest de Killarney, d'une nouvelle tour du phare, de 29 pieds, en bois, surmontée d'une lanterne octogonale en fer.......	"	T. H. Brewer....... ...	782 29
Shoal island	Construction d'une nouvelle maison d'habitation en bois, avec lanterne quadrangulaire en bois au-dessus du milieu de son comble pyramidal, pour remplacer la tour détruite par un incendie....................	"	D. Peterkin............	1,492 22
Saut-Ste-Marie..	(1) Achat des matériaux pour une tour de phare de 77 pieds, à charpente d'acier, destinée au feu d'arrière de l'alignement de l'entrée d'aval du canal....	Fournis conformément au contrat d'ensemble	Goold, Shapley & Muir, Brantford, Ont.	814 20
	(2) Achat des matériaux pour une tour de 54 pieds, à charpente d'acier, destinée au feu d'arrière de l'alignement de l'entrée d'amont du canal.....	"	"	516 50
	(3) Achat des matériaux pour une tour de 20 pieds, à charpente d'acier, destinée au feu d'avant de l'alignement de l'entrée d'amont du canal........	"	"	377 85
	(4) Construction des trois tours de phares ci-dessus mentionnés	En régie........	T. H. Brewer...........	2,998 24
Pointe-aux-Pins.	Réparations à la tour du phare .	"	T. H. Brewer...........	278 20
Ile Caribou.....	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double de 5 pouces, avec machine de 12-C.V.....	Fournis conformément au contrat d'ensemble	Can. Fog Signal Co., Toronto, Ont...........	11,840 00
	(2) Installation de la dite machinerie.....................	En régie.......	W. H. Roebuck.......	3,675 64
	(3) Changements à l'ancien bâtiment des oppareils de signaux de brume....................	"	D. Peterkin...........	
Rosseau	Réparations aux ouvrages en crib; remise à neuf des fondations de la tour du phare.....	"	M. J. Egan.............	409 58

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NOUVELLES AIDES À LA NAVIGATION.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Ile Triangle....	Pour activer le transport des matériaux destinés à la construction d'une tour de phare en béton armé, etc., ainsi que pour faciliter l'établissement d'une station de télégraphie sans fil, on a miné un chemin, de la grève aux emplacements des bâtiments, et l'on a construit un tramwey incliné. On a en outre acheté une grande quantité de matériaux de construction, que l'on transportera au cours du prochain exercice....	En régie........	J. D. Macdonald.......	20,549 38
Estevan Point..	Construction d'une tour de phare de 100 pieds, en béton armé d'acier, octogonale, renforcée par 8 contreforts, et surmontée d'une lanterne circulaire en métal.................. ...	"	L. Humber............	20,147 46
Carmanah......	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double, de 3 pouces, avec machines de 12-C.V.....	Fournie conformément au contrat d'ensemble.......	Canada Fog Signal Co...	8,100 00
	(2) Installation de la dite machinerie..........................	En régie........	W. H. Peters.........	7,651 44
	(3) Construction d'un nouveau bâtiment pour appareils de signaux de brume.............	"	L. Cullison..........	
	(4) Réparations à la tour du phare.........................	"	"	
Bamfield Islands	Construction d'une balise en béton (cette conssruction n'est pas encore achevée)..........	"	H. C. Killen.,.........	668 40
Lardo Spit (lac Kootenay).....	Etablissement d'un mât-feu pouvant hisser une lanterne ancre à lentille "Chance"; et construction d'un hangar en arrière de ce mât..................	"	Sous la surveillance du capitaine Gore, surintendant du service des lacs et des rivières, pour le chemin de fer Pacifique-Canadien.........	181 90

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES.

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
Ile Green.......	Pose d'un revêtement à la tour du phare; et autres réparations	En régie........	C. N. Tubman.........	1,265 94
Ile Lawyer......	Construction d'une tour de phare de 66 pieds, en bois, octogonale, surmontée d'une lanterne polygonale en fer................	"	J. F. Redmond.........	7,108 66
Ile Ivory..	Construction d'un nouveau hangar et d'une nouvelle grue, et réparations au bâtiment des appareils de signaux de brume	"	C. N. Tubman....	1,730 67

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

CHANGEMENTS ET AMÉLIORATIONS AUX AIDES EXISTANTES—*Suite.*

Phares.	Désignation des travaux.	Mode d'exécution.	Entrepreneur ou contremaître.	Dépenses durant l'exercice.
				$ c.
Race Rocks.....	(1) Achat de la machinerie d'un diaphone double de 3 pouces, avec machines de 6-C.V......	Fournie conformément au contrat d'ensemble......	Canada Fog Signal Co., Toronto, Ont..........	6,800 00
	(2) Installation de la dite machinerie....................	En régie.... ...	W. H. Peters..	4,681 25
	(3) Construction d'un nouveau bâtiment pour les appareils de signaux de brume............	"	L. Cullison............	
Quotsino (Ile de l'Entrée)......	Construction d'une nouvelle maison d'habitation, en bois; surmontée, au-dessus de son toit pyramidal, d'une lanterne octogonale en fer..............	"	H. C. Killen....	6,864 57
Chemin de service de la côte Ouest. (Ile Vancouver)...	Ces travaux ont été continués durant l'exercice 1909-10. Actuellement, un très bon chemin de service existe le long de la rive dans le voisinage du Beale et de la pointe Pachena, et au delà dans la direction de Carmanah..............	"	J. A. Macdonald.......	31,014 88

Respectueusement soumis.

WM P. ANDERSON, M. INST., I.C.,
Ingénieur en chef.

Bureau de l'Ingénieur en chef,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Canada, 1er avril 1910.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT ANNUEL DU COMMISSAIRE DES PHARES.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le septième rapport annuel de cette division. Les principaux travaux qui ont été accomplis sont: l'installation d'appareils dioptriques modernes dans un certain nombre des phares côtiers les plus importants; l'amélioration des phares côtiers de moindre importance par l'introduction de la vapeur de pétrole comme illuminant; l'extension du service des bouées et balises à gaz à travers les diverses provinces, et l'entretien des phares et autres aides à la navigation dans toute l'étendue du Dominion, ainsi que l'installation des nouveaux appareils requis aux nouvelles stations.

Les bouées et balises à gaz continuent à donner satisfaction, et durant l'hiver dernier il y a eu moins de bouées à gaz à la dérive ou hors de service que durant tout autre hiver. Cela est dû au fait que le ministère devient de jour en jour mieux renseigné sur ce sujet, ce qui rend possible un meilleur choix d'ancrages et une plus grande habileté en ce qui concerne le maniement des appareils. En ce qui concerne les bouées à gaz, il n'y a eu qu'une seule perte: celle de la bouée à gaz et à sifflet n° 11, qui a dérapé au rocher Sud-Ouest, Cap-Sable, et est allée s'échouer sur l'île Noddy. Certaines parties de la bouée ont été endommagées, telles que la superstructure et les tuyaux du sifflet, mais le corps de la bouée sera recouvré à la première occasion.

Les cloches sous-marines ont donné un excellent service. Elles ont été constamment en opération durant les temps brumeux depuis leur installation, il y a environ trois ans. Quatre stations riveraines sont en opération: Negro-Head, Yarmouth, Chebucto-Head et Louisbourg. Il y a aussi cinq stations de phares flottants: Lurcher, Anticosti, l'île Blanche, l'île Rouge et la batture Prince.

Dans l'agence de la Nouvelle-Ecosse, les navires *Lady Laurier* et *Aberdeen* ont été employés au service des phares et des bouées. Les bouées sur la côte néo-écossaise de la baie de Fundy, depuis le Cap-Sable en allant vers l'intérieur, sont sous la direction de l'agence du Nouveau-Brunswick.

Dans l'agence du Nouveau-Brunswick, une amélioration considérable a été effectuée grâce au fait que le navire de l'Etat *Stanley* a été affecté au service des bouées de cette agence, ce qui a eu pour effet d'obvier à la nécessité de noliser des navires, tout en améliorant de beaucoup les conditions du service des bouées.

Il n'a pas encore été possible d'établir une base permanente d'opérations pourvue des facilités requises pour l'expédition de la besogne de l'agence, mais on espère que dans un avenir peu éloigné des arrangements convenables seront faits dans ce but.

Dans l'agence de l'Ile-du-Prince-Edouard le navire de l'Etat *Brant* est utile pour la livraison des approvisionnements des phares, mais n'est pas assez fort pour manœuvrer les plus grosses bouées. Au printemps et à l'automne, ces bouées sont manœuvrées par l'un des steamers de l'agence de la Nouvelle-Ecosse.

Dans l'agence de Québec, les facilités pour le maniement des approvisionnements des phares et des bouées sont satisfaisantes. Les plus grosses bouées des îles de la Madeleine qui, durant certaines années, ont été entretenues à l'entreprise et plus tard par l'agence de l'Ile-du-Prince-Edouard, sont sur le point d'être de nouveau entretenues à l'entreprise, le ministère ayant reçu une offre raisonnable pour leur entretien. Cet arrangement diminuera de beaucoup le travail de cette division relativement à ce service particulier.

Dans l'agence de Montréal, il y a eu expansion considérable du service des bouées à gaz, et l'on a senti le besoin d'avoir un navire d'une classe supérieure à celle du *Shamrock* afin de satisfaire aux exigences de ce navire. Cependant, lorsque sera cons-

truit le nouveau steamer mentionné dans les prévisions budgétaires de l'année courante, cette agence sera amplement pourvue des facilités nécessaires au service des phares et des bouées.

Le dépôt des fournitures de phares à Prescott continue d'être un établissement d'une grande utilité. On administre à ce dépôt le service des bouées entre Montréal et Kingston, ainsi que le service des bouées de la baie de Quinté. L edépôt est aussi le point de distribution pour les appareils dans tout le Dominion, ainsi qu'un centre manufacturier pour les appareils de phares d'une nature spéciale. On y fait de temps à autre des épreuves photométriques et autres afin de déterminer l'utilité de nouveaux apareils ou pour établir une comparaison entre les divers types d'appareils, On a, de cette façon, obtenu beaucoup de renseignements utiles qu'il eût été impossible de se procurer ailleurs.

Le travail dans l'agence de Parry-Sound consiste particulièrement en l'entretien des bouées à gaz et des feux d'acétylène dans la baie Georgienne. Ce service, qui jusqu'ici avait été fait à l'aide d'une grue flottante et d'un remorqueur nolisé, est maintenant fait par le steamer de l'Etat *Simcoe,* qui a été construit en Angleterre et mis en service au commencement de l'été dernier. Ce steamer est aussi employé aux travaux d'inspection, à la livraison des approvisionnements de phares entre Kingston et Fort-William, pour ramener à la fin de l'automne les gardiens des phares situés sur les rochers du lac Supérieur, et les conduire de nouveau à leurs stations, le printemps. Auparavant, le travail de la livraison des approvisionnements et du transport des gardiens de phares était nécessairement fait par des navires nolisés.

Dans l'agence de la Colombie-Britanique, il s'est produit un développement considérable du service des phares et des bouées. Le steamer de l'Etat *Newington,* le dernier steamer qui ait été affecté au service de cette agence, a rendu des services très appréciables avec l'aide d'une grande grue flottante. Depuis un certain temps on éprouvait le besoin d'avoir un puissant steamer pour le service des phares et des bouées, et il est consolant de voir figurer dans les prévisions budgétaires une somme d'argent destinée à un navire de ce genre. On a aussi éprouvé le besoin d'une base d'opérations dans les eaux septentrionales de la Colombie-Britannique, et l'on est à faire des arrangements pour établir un dépôt de bouées à Prince-Rupert.

Veuillez trouver ci-inclus les documents suivants:—

Document n° 1.—Relevé, par provinces, indiquant les nouvelles aides à la navigation établies dans tout le Dominion, aussi les améliorations effectuées en ce qui concerne les aides existantes durant l'exercice financier de 1909-10.

Document n° 2.—Relevé, par provinces, indiquant le nombre des stations de phares, feux, sifflets de brume et bouées d'avertissement dans le service durant l'exercice financier de 1909-10.

Document n° 3.—Relevé, par divisions, indiquant le nombre de bouées à gaz dans tout le service du Dominion durant l'exercice financier de 1809-10.

Document n° 4.—Relevé donnant la liste complète des stations où des bouées à gaz ont été en opération dans tout le Dominion durant l'exercice financier de 1909-10.

En terminant, je désire exprimer et enregistrer mon appréciation de l'aide éfficace qui m'a été donnée par le personnel de mon bureau et de l'inlassable application aux devoirs manifestés par chacun des membres de ce personnel. Sans la coopération de tous les employés de cette division, il eût été impossible d'expédier la somme de travail qui nous incombe et dont les proportions vont toujours croissant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. MacPHAIL,
Faisant fonctions de commissaire des phares.

Bureau du Commissaire des Phares,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
31 mars 1910.

Document n 1.—Relevé, par provinces, indiquant les nouvelles aides à la navigation établies dans tout le Dominion, aussi les améliorations effectuées en ce qui concerne les aides existantes durant l'exercice financier de 1909-10.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Aides nouvelles.

L'Ardoise, Ile du Cap-Breton.—Feux d'alignement.

Avant-feu.—Appareil dioptrique de 6e ordre, lentille 270°, avec lampe duplex, feu rouge fixe.

Lat. N. 45° 36′ 50″.
Long. O. 60° 45′ 0″.

Arrière-feu.—Appareil dioptrique de 6e ordre, lentille 270° avec lampe duplex, feu rouge, fixe.

Little-Liscomb.—Installation d'un phare. L'appareil est une lentille dioptrique de 5e ordre, 360°, avec lampe duplex, feu blanc fixe. Le feu devrait être visible à une distance de onze milles de tous les points d'approche par eau.

Lat. N. 45° 0′ 47″.
Long. O. 61° 57′ 2″.

Liverpool, barre de Barrel Rock.—Lumière électrique sur patte d'oie, 660 pieds No. 66 O. de la lumière sur la pointe du Fort.

Lat. N. 44° 2′ 37″.
Long. O. 64° 42′ 29″.

Liverpool, côte sud de la Nouvelle-Ecosse.—Installation au centre du pont dans le havre de Liverpool. Lumière électrique, rouge fixe, produite par une lampe de la force de 32 bougies; hauteur, 28 pieds au-dessus de la marque de hautes marées, et devrait être visible à un mille.

Minudie, bassin de Cumberland.—Mât-feu, blanc fixe, à l'extrémité extérieure du quai. Lanterne 270° 6e ordre. La lumière devrait être visible à six milles de distance de tous les points d'approche par eau.

Lat. N. 45° 46′ 23″.
Long. O. 64° 20′ 11″.

Parker Cove, Baie de Fundy.—Phare installé sur le brise-lames. L'appareil est une lentille dioptrique de 6e ordre 270°, lampe duplex, rouge fixe. La lumière devrait être visible à 6 milles de distance de tous les points d'approche par eau.

Lat. N. 44° 48′ 46″.
Long. O. 65° 32′ 17″.

Port Wade, bassin d'Annapolis.—Phare installé. L'appareil est une lentille dioptrique de 6e ordre 270°, lampe duplex, rouge fixe. La lumière devrait être visible à 6 milles de distance de tous les points d'approche par eau.

Lat. N. 44° 40′ 22″.
Long O. 65° 42′ 40″.

Améliorations.

Arichat, port de Canso.—Un appareil dioptrique à réflecteur de 5e ordre 270° remplace l'appareil catoptrique.

Port de Canso.—Un appareil dioptrique à réflecteur, de 5e ordre 360°, remplace l'appareil catoptrique.

Cap Sable.—Installation à vapeur 55 m/m remplace la lampe à niveau constant.

Cap Saint-Laurent.—Un feu à vapeur 55 m/m remplace la lampe à pression.

Ile aux Canneberges, côte sud-ouest.—Le feu supérieur du phare de cet endroit a été modifié en remplaçant le feu blanc fixe par un feu blanc occultant offrant les caractéristiques suivantes:—Visible durant 3 secondes, éclipsé 5 secondes, visible 17 secondes, éclipsé 5 secondes, dans chaque 30 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Pointe à la Pêche, Port de Pugwash, Détroit de Northumberland.—Le feu blanc fixe à cet endroit a été remplacé par un feu blanc occultant, visible durant 6 secondes et éclipsé durant 4 secondes, alternativement. Le feu devrait être visible à douze milles. L'appareil illuminant est un dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Ile Flint, côte orientale, Ile du Cap-Breton.—Un nouveau phare a été construit à cet endroit et un feu dioptrique de 3e ordre à quadruple éclat a été installé. Il offre les caractéristiques suivantes:—

Eclat	·25	secondes.
Eclipse	·75	"
Eclat	·25	"
Eclipse	·75	"
Eclat	·25	"
Eclipse	·75	"
Eclat	·25	"
Eclipse	4·25	"

Révolution complète, 7½ secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Le feu est élevé à soixante-quatorze pieds au-dessus des hautes marées, et devrait être visible à quatorze milles de distance à tous les points d'approche.

Ile Verte, approche de County-Harbour.—Un groupe de feux tournants, blancs, ayant deux périodes d'intensité maxima, avec un intervalle de neuf secondes entre leurs périodes d'éclat le plus vif, suivi d'un intervalle de 27 secondes durant la majeure partie duquel le feu est éclipsé. L'appareil, complétant une révolution ou une phase en 36 secondes, remplace le feu blanc fixe ci-devant exhibé. L'appareil illuminant est catoptrique et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante: 40,000 bougies.

Ile Robson.—Une lampe duplex remplace la lampe à niveau constant utilisée jusqu'à présent.

Isaac-Harbour, côte sud.—Les deux feux blancs fixes, verticalement éloignés de 20 pieds l'un de l'autre et exhibés au phare de cet endroit ont été remplacés par un feu blanc occultant, offrant les caractéristiques suivantes:—

Visible	25	secondes.
Eclipsé	5	"
Visible	5	"
Eclipsé	5	"
Durant chaque	40	secondes.

L'appareil illuminant est un dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Le phare a été surmonté d'une nouvelle lanterne octogone en fer, peinte en rouge.

Ile Kidston, chenal Saint-Pierre, Ile du Cap-Breton.—Un appareil illuminant dioptrique de 4e ordre 270° remplace l'appareil catoptrique utilisé jusqu'à présent.

Plage McNeil, côte orientale, Ile du Cap-Breton.—Le mât-feu a été remplacé par une tour et l'appareil illuminant est une lentille 270° de 6e ordre. Le feu est rouge fixe et devrait être visible de cinq milles à tous les points d'approche par eau.

Parsboro, Bassin des Mines, Baie de Fundy.—Le feu blanc fixe a été amélioré en remplaçant par un appareil illuminant diptrique de 4e ordre l'appareil catoptrique utilisé jusqu'à présent.

Pointe Prim, Goulet de Digby, Baie de Fundy.—Un feu tournant catoptrique, blanc, dont les scintillements atteignent leur éclat le plus vif à toutes les quinze secondes, remplace le feu blanc fixe utilisé jusqu'à présent. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Ile Pomquet, Baie George.—Un appareil illuminant dioptrique de 5e ordre 270° remplace l'appareil catoptrique utilisé jusqu'à présent.

Port George, Baie de Fundy.—Le feu vert fixe a été amélioré en remplaçant par un appareil dioptrique de 6e ordre l'appareil catoptrique utilisé jusqu'à présent.

Port-Hood, côte orientale, Ile du Cap-Breton.—Le feu fixe de cet endroit a été remplacé par un feu blanc occultant, visible durant 20 secondes et éclipsé durant 10 secondes alternativement. L'appareil est dioptrique de 4e ordre. Le secteur rouge de ce feu a été supprimé.

Port-Ragged Island.—Le feu blanc fixe exhibé jusqu'à présent à cette station a été remplacé par un feu blanc occultant, visible durant 6 secondes et éclipsé durant 4 secondes alternativement. L'appareil est dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Ile Stoddart.—Un appareil dioptrique de 5e ordre remplace l'appareil catoptrique utilisé jusqu'à présent.

Westport.—L'ancien phare exhibant deux feux catoptriques, blancs, fixes, a été remplacé par une nouvelle tour et un appareil dioptrique de 5e ordre exhibant un feu blanc fixe. L'illuminant est la valeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Service des bouées à gaz.

Anse du Petit Degrat, Ile Madame, Station n° 94.—Une bouée à gaz automatique munie d'une cloche, peinte en raies alternantes verticales blanches et noires, avec feu blanc, occultant, a été établie et ancrée dans dix brasses d'eau.

Il n'y a qu'une seule perte à signaler, savoir: la bouée à gaz et sifflet n° 11, ancrée au récif sud-ouest du Cap Sable, a dérapé et est allée s'échouer à l'île Noddy. Le corps et les tuyaux à sifflet ont été endommagés et la superstructure a été perdue. La bouée sera apportée à Halifax à la première occasion pour y être réparée.

Autres aides à la navigtion.

Passage de Cockerwit, côte sud-ouest.—1. On a établi une bouée conique en acier, peinte en rouge, pour marquer l'extrémité nord de l'île du Bon-Portage, barre du nord.

2. On a établi une bouée en baril d'acier peinte en noir pour marquer l'extrémité sud de la Boule Robinson, barre du sud.

3. On a établi une bouée en baril, d'acier, peinte en noir sur le côté est du Rocher au Baril, situé à environ un tiers de mille à l'est de l'île de Pierre.

East Iron bound Island, côte du Sud.—Cornet de brume à la station du phare.

Kingston, Bassin des Mines.—Cornet de brume.

L'Archevêque.—Bouée à cloche.

Rocher Laurier, Lockeport.—La bouée conique rouge jadis ancrée à cet endroit a été remplacée par une bouée à cloche, peinte en rouge.

Pointe Minudie, Bassin de Cumberland, Baie de Fundy.—Une bouée conique d'acier, de 5 pieds, peinte en rouge, a été mouillée dans quatre brasses d'eau, à deux cinquièmes de mille au N.O. de cet endroit.

Lat. N. 45° 47′ 45″.
Long. O. 63° 23′ 50″.

Ragged Reef Point, chenal de Chignectou, Baie de Fundy.—On a établi une bouée à cloche à un demi-mille N. 56° O. de cet endroit. La bouée est peinte en rouge, avec le nom en lettres blanches sur le pont. Elle est ancrée dans six brasses d'eau.

Lat. N. 45° 40′ 30″.
Long. O. 64° 30′ 20″.

Sheet Rock, côte sud.—Cornet de brume à la station du phare.

Torbay, côte sud.—Cornet de brume à la station du phare.

Wolf Point, approche du Havre des Navires.—Cornet de brume à la station du phare.

Aides discontinuées.

Ile aux Canneberges, côte sud-est.—Feu inférieur (blanc fixe).

Anse du Petitdegrat, Ile Madame.—Bouée à cloche.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nouveaux phares.

Port de Dalhousie, Rivière Ristigouche, Baie des Chaleurs.—Installation d'un phare. Feu blanc occultant avec les caractéristiques suivantes:—

Visible	17	secondes.
Eclipsé	5	"
Visible	3	"
Eclipsé	5	"
Dans chaque	30	secondes.

Le feu est élevé à 22 pieds au-dessus des marées hautes et devrait être visible de neuf milles à tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminant est un dioptrique de 4e ordre, et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Lat. N. 48° 4′ 25″.
Long. O. 66° 22′ 16″.

Pointe Macfarlane, Rivière Petitcodiac.—Installation d'un phare. Le feu est blanc fixe, élevé à 27 pieds au-dessus de la marque des hautes marées, et devrait être visible de 5 milles de distance à tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminant est dioptrique de 7e ordre.

Lat. N. 46° 0′ 30″.
Long. O. 64° 43′ 50″.

Outhouse Point, Rivière Petitcodiac.—Installation d'un phare. Le feu est blanc fixe, àlevé à 27 pieds au-dessus de la marque des marées hautes, et devrait être visible de 5 milles de distance à tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminant est dioptrique de 6e ordre.

Lat. N. 46° 5′ 4″.
Long. O. 64° 45′ 35″.

Goulet de Saint-Louis (avant-feu).—Lanterne ancrée de 7e ordre 180° exhibant un feu blanc fixe.

(Arrière-feu)—Lanterne ancrée de 7e ordre 180° exhibant un feu blanc fixe.

Améliorations.

Cap Spencer, Baie de Fundy.—Le feu alternant rouge et blanc a été remplacé par un feu blanc de groupe tournant, ayant deux périodes d'intensité maxima, avec un intervalle de 9 secondes entre leurs points d'éclat le plus vif, suivies d'un intervalle de 27 secondes durant la majeure partie duquel le feu est éclipsé, l'appareil complétant une révolution ou phase en 36 secondes. L'appareil illuminant est catoptrique et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Pouvoir éclairant de 40,000 bougies.

Greys'-Point.—La lentille pressée à cet endroit a été remplacée par une lanterne ancrée améliorée de 7e ordre, 240°.

Ferme Hendry, lac Washademoak.—Un appareil illuminant diptrique de 6e ordre 240° remplace l'appareil catoptrique utilisé précédemment.

Ile Musquash, Lac Washdemoak.—Un appareil illuminant dioptrique de 6e ordre 270° remplace l'appareil catoptrique utilisé précédemment.

Newcastle, Rivière Miramichi.—Ce phare a été amélioré en substituant un appareil illuminant dioptrique de 6e ordre 270° à la lentille pressée utilisée précédemment.

Balise-feu de Saint-Jean.—Ce feu a été modifié en remplaçant le feu rouge fixe par un feu blanc occultant, visible 7 secondes et éclipsé 3 secondes alternativement. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Autres aides à la navigation.

Petite baie Lamèque, Détroit de Shippegan.—Deux bouées espars ont été établies à cet endroit. La bouée du nord est peinte en noir et est ancrée dans 2½ brasses d'eau.

Lat. N. 47° 48′ 14″.
Long. O. 64° 42′ 6″.

La bouée sud est peinte en rouge et est ancrée dans trois brasses d'eau.

Lat. N. 47° 48′ 22″.
Long. O. 64° 41′ 5″.

Récifs Tourmentine, Détroit de Northumberland.—Une bouée en baril d'acier, peinte en noir, remplace la bouée à cloche.

Aides discontinuées.

Goulet des Terres Noires, Baie de Kouchibougnac.—Feux d'alignement.

Cap Tourmentine, détroit de Northumberland.—Cloche de brume.

Port de Dalhousie, Baie des Chaleurs.—Feu sur le hangar du chemin de fer. Feu sur l'île Montgomery.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Améliorations.

Cap à l'Ours, côte sud-est.—Le feu tournat catoptrique rouge a été remplacé par un feu tournant catoptrique blanc, les scintillements atteignant leur plus vif éclat toutes les 30 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

East-Point, côte nord-est. Le feu tournant catoptrique atteignant son plus vif éclat à toutes les 3 minutes a été remplacé par un feu tournant blanc atteignant son plus vif éclat toutes les 15 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Pointe Hazard.—(Avant-feu)—Installation à vapeur 25 m/m. (Arrère-feu)—Installation à vapeur, 25 m/m.

Pointe Nord.—Le feu tournant catoptrique blanc atteignant son plus vif éclat toutes les minutes a été remplacé par un feu tournant catoptrique blanc atteignant son plus vif éclat toutes les 30 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Ile Boisée.—Installation à vapeur, 35 m/m.

Autres aides à la navigation.

Belle-Rivière, détroit de Northumberland.—On a établi une bouée en baril d'acier au sud du brise-lames de Belle-Rivière, sur la côte sud de l'Ile-du-Prince-Edouard. A partir de la bouée, la pointe Belle se trouve dans la direction S. 56° E. et la pointe Nicolas dans la direction N. 22½° O. La bouée est dans l'alignement du phare de l'île Boisée et de la Belle-Pointe. Elle est ancrée dans 2½ brasses d'eau, et peinte en noir, avec le nom en lettres blanches sur le sommet.

Lat. N. 45° 58′ 12″.
Long. O. 62° 50′ 20″.

Batture Tyron, détroit de Northumberland.—La bouée à sifflet qui marquait jadis ce point a été remplacée par une bouée conique en acier, peinte en rouge, avec le nom en lettres blanches.

Service des bouées à gaz.

Dans le détroit, à mi-distance entre le haut-fond Tryon et les récifs Tourmentin.—On a installé une bouée à gaz et sifflet combiné.

Lat. N. 48° 9′ 25″.
Long. O. 63° 38′ 30″.

De la bouée, Carleton-Head se trouve à 6¼ milles de distance dans la direction N. 5° O.; Indian-Point à 6½ milles de distance dans la direction S. 82° O., et le phare de l'île Jourimain à 7 milles de distance dans la direction N. 66° O. La bouée est ancrée

dans 12 brasses d'eau. Elle est en acier, cylindrique, écartelée blanc et noir, et l'on y a peint les mots *Midchannel, Northumberland Strait.* La bouée exhibe un feu blanc occultant.

Haut-fond de Miscouche, baie de Bédèque.—La bouée à gaz et à sifflet, ci-devant ancrée à l'extrémité sud-est de ce haut-fond, a été ancrée plus loin au sud et se trouve maintenant dans 5 brasses d'eau.

Lat. N. 46° 20′ 19″.
Long. O. 63° 52′ 0″.

A partir de la bouée, le phare de la Pointe de la Vache-Marine est dans la direction S. 42° E. et le phare d'Indian-Point dans la direction N. 62° E.

QUÉBEC.

Nouvelles aides.

Cap-aux-Chiens, fleuve Saint-Laurent.—On a érigé sur une nouvelle tour une lanterne avec feu dioptrique de 3e ordre à double éclat. Feu blanc scintillant ayant les caractéristiques suivantes:—

Eclat	.25	secondes.
Eclipse	.75	"
Eclat	.25	"
Eclipse	3.75	"

L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante, 100,000 bougies.

Lat. N. 47° 54′ 34″.
Long. O. 69° 48′ 17″.

Quai du Chat, fleuve Saint-Laurent.—Avant-feu—Lanterne-ancre 240° sur mât à 218 pieds de l'extrémité extérieure du quai. Feu rouge fixe.

Arrière-feu.—Lanterne-ancre 240° sur mât 310 pieds à l'ouest de l'avant-feu.

Jetée de la Traverse d'en bas, fleuve Saint-Laurent.—Phare flottant pour remplacer la jetée qui a été emportée par la glace.

Saint-Charles de Capelan.—Lanterne-ancre 360° de 7e ordre.

Améliorations.

Accore Bagot, Ile d'Anticosti.—On a installé un ouvel apareil illuminant catoptrique. Feu tournant catoptrique blanc, atteignant son plus vif éclat toutes les 20 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Biquette.—Un feu dioptrique de 3e ordre à simple éclat, exhibant un scintillement brillant toutes les 3 secondes, comme suit:—

Eclat	.20	secondes.
Eclipse	2.80	"

remplace le feu tournant, catoptrique, blanc. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Cap Chat, fleuve Saint-Laurent.—Une nouvelle tour à feux ayant été érigée, on a discontinué le feu tournant catoptrique blanc, et l'on a installé un nouveau feu et lanterne dioptrique de 3e ordre. Feu blanc scintillant exhibant un vif éclat toutes les 3 secondes, comme suit:—

Eclat	.20	secondes.
Eclipse	2.80	"

L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Le feu est élevé à 120 pieds au-dessus de la marque des hautes marées, et devrait être visible de 17 milles à tous les points d'approche par eau. Force éclairante, 100,000 bougies.

Pointe-au-Père.—On a installé un feu dioptrique de 3e ordre à quadruple éclat, exhibant un groupe de 4 scintillements brillants toutes les 7½ secondes, comme suit:—

Eclat	.25	secondes.
Eclipse	.75	"
Eclat	.25	"
Eclipse	.75	"
Eclat	.25	"
Eclipse	.75	"
Eclat	.25	"
Eclipse	4.25	"

L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante, 55,000 bougies.

Ile-aux-Fleurs, détroit de Belle-Isle, Terre-Neuve.—Le feu tournant, catoptrique, atteignant son plus vif éclat toutes les 30 secondes a été remplacé par un feu tournant catoptrique blanc, atteignant son plus vif éclat toutes les 12 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante, 30,000 bougies.

Port-aux-Basques, côte sud-est, Terre-Neuve.—A cet endroit le feu rouge fixe a été remplacé par un feu blanc occultant ayant les caractéristiques suivantes:—

Visible	5	secondes.
Eclipsé	5	"
Visible	15	"
Eclipsé	5	"
Toutes les	30	"

L'appareil illuminant est dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Rivière-du-Loup, fleuve Saint-Laurent.—Ce phare de la rive sud a été modifié en remplaçant le feu blanc fixe par un feu rouge fixe qui devrait être visible de 7 milles à tous les points d'approche par eau.

Sainte-Croix, fleuve Saint-Laurent.—On a amélioré le feu blanc fixe à cet endroit en remplaçant par un appareil dioptrique de 4e ordre l'appareil catoptrique utilisé jusqu'alors. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Lat. N. 46° 37′ 44″.
Long. O. 71° 43′ 53″.

Saint-Jean, Ile d'Orléans.—Le feu établi sur le quai à cet endroit a été transporté au nouveau hangar à marchandises à l'extrémité extérieure du quai. Le feu, blanc fixe, est exhibé dans une lanterne carrée en bois sur la toiture du hangar. Le feu est élevé à 34 pieds au-dessus de la marque des hautes marées et devrait être visible à 11 milles de tous les points d'approche par eau.

Saint-Jean, rivière Richelieu.—On a érigé une tour à feux à cet endroit et l'on y a installé un feu dioptrique de 7e ordre 240° qui remplace la lanterne à lentille utilisée

jusqu'alors. Feu rouge fixe, élevé à 26 pieds au-dessus de l'étiage d'été de la rivière, et devrait être visible de 3 milles dans l'alignement.

Lat. N. 46° 17′ 55″.
Long. O. 73° 13′ 8″.

Bouées à gaz.

Cap Santé, fleuve Saint-Laurent.—Une bouée à gaz remplace la bouée rouge conique en fer.

N° 59 B9—*Traverse d'en bas, fleuve Saint-Laurent.*—Bouée à gaz.

Autres aides.

Anse aux Gascons, Baie des Chaleurs.—Cornet de brume.

Barachois de Malbaie, côte de Gaspé.—Cornet de brume.

Etang du Nord, Ile à la Pierre à Meule, Iles de la Madeleine.—Cornet de brume.

Cap-aux-Oies, fleuve Saint-Laurent.—Cornet de brume.

Ile-au-Lièvre.—Bouée conique en acier, peinte en rouge, n° 46-B.

Lat. N. 47° 47′ 40″.
Long. O. 69° 43′ 20″.

Ile-du-Milieu, fleuve Saint-Laurent.—Balises d'alignement de jour établies pour marquer l'axe du chenal dragué à l'extrémité inférieure de l'île aux Foins, depuis le grand chenal jusqu'à l'île du Milieu.

Balise d'avant—Lat. N. 46° 3′ 2″; long. O. 73° 10′ 23″.
La balise d'arrière est à 500 pieds N. 62° 12′ O. de la balise d'avant.

Rochers Maranda, Ile d'Orléans, extrémité ouest.—La bouée-espar rouge n° 88-B jadis ancrée au large du côté est de ces rochers a été remplacée par une bouée conique en acier, peinte en rouge, ancrée dans la même position.

Pointe-au-Pavillon, chenal d'Orléans.—Une bouée en baril, peinte en noir, a été établie dans 3 brasses d'eau au large de cet endroit.

Lat. N. 46° 53′ 31″.
Long. O. 71° 7′ 6″.

Vu de la bouée, l'avant-feu de l'Ange-Gardien se trouve dans la direction N. 6° O., et l'église de l'Ange-Gardien, dans la direction N. 48° E.

Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent.—Deux bouées-espars, l'une peinte en noir et l'autre en rouge, ont été ancrées à l'extrémité extérieure du chenal dragué conduisant au quai.

Lat. N. 46° 53′ 3″.
Long. O. 70° 54′ 52″.

Deux bouées-espars, l'une peinte en noir et l'autre peinte en rouge ont été ancrées à 1,000 pieds de l'extrémité extérieure du quai, une de chaque côté du chenal dragué.

Lat. N. 46° 53′ 0″.
Long. O. 70° 54′ 48″.

Point Watts, détroit de Belle-Isle.—Une balise de jour a été érigée entre le cap Normand et le phare du Rocher-des-Fleurs, Terre-Neuve. C'est un trépied-squelette en acier de 30 pieds de hauteur peint en blanc.

Lat. N. 51° 27′ 22″.
Long. O. 56° 19′ 27″.

Ile à la Baleine, havre de Bonne-Espérance, golfe Saint-Laurent.—La balise érigée en 1897 a été emportée et remplacée par un trépied-squelette en acier de 30 pieds de hauteur peint en blanc.

Lat. N. 51° 21′ 22″.
Long. O. 57° 40′ 49″.

Discontinués.

Belle-Isle, extrémité sud.—Bombes de fulmi-coton discontinuées.

Cap-Santé, fleuve Saint-Laurent.—Bouée conique en fer, peinte en rouge.

Quai de Chambly, rivière Richelieu. Feu sur le quai du côté sud de Chambly-Bassin, côté est de l'entrée du canal.

Pointe-au-Père, fleuve Saint-Laurent.—Bombes de fulmi-coton discontinuées.

Ile-au-Pinson, entrée de la rivière Saguenay.—Feu discontinué.

AGENCE DE MONTRÉAL.

Nouvelles aides.

Baie de Grenville.—(Avant-feu) lanterne à lentille pressée; (arrière-feu) lanterne à lentille pressée.

AGENCE DE MONTRÉAL.

Autres aides à la navigation.

Traverse de Batiscan.—La bouée-espar noire n° 109-Q a été remplacée par une bouée en baril d'acier, peinte en noir.

Cap Levrard.—Bouée-espar noire n° 107-Q.

Lat. N. 46° 32′ 11″.
Long. O. 72° 10′ 22″.

Cap de la Madeleine.—La bouée-espar noire n° 45-C a été remplacée par une bouée en baril d'acier, peinte en noir.

La bouée-espar noire n° 51-C a été remplacée par une bouée en baril d'acier, peinte en noir.

Ile à l'Aigle.—La bouée-espar noire n° 141-M a été remplacée par une bouée en baril d'acier, peinte en noir.

Lac Saint-Pierre, courbe n° 3.—Une bouée-espar noire n° 15-L a été établie à l'extrémité d'aval de la courbe.

Lat. N. 46° 15′ 54″.
Long. O. 72° 41′ 6″.

La bouée-espar noire (ancien n° 19-L) qui était ancrée à environ 3/5 de mille en aval de l'avant-feu d'alignement de la Pointe-du-Lac a été enlevée.

Lat. N. 46° 15′ 55″.
Long. O. 72° 41′ 14″

Une bouée-espar noire, n° 19-L, a été ancrée dans l'ancienne position de la bouée à gaz n° 21-L à environ ½ de mille en aval de l'avant-feu d'alignement de la Pointe-du-Lac.

Lat. N. 46° 15′ 54″.
Long. O. 72° 41′ 44″.

La bouée-espar noire n° 23-L a été transportée à 700 pieds S. 78° O. de son ancienne position.

Lat. N. 46° 15′ 46″.
Long. O. 72° 42′ 21″.

Lac Saint-Louis.—Bouée-espar, désignée comme étant le n° 72-S, peinte en raies horizontales rouges et noires.

Lat. N. 45° 25′ 14″.
Long. O. 73° 44′ 3″.

Autres aides à la navigation.—Suite.

Lac Saint-Louis (suite).—Bouée-espar désignée comme étant le n° 74-S, peinte en rouge.

Trois-Rivières.—La bouée-espar rouge n° 54-C a été remplacée par une bouée conique peinte en rouge.

La bouée-espar rouge n° 56-C a été remplacée par une bouée conique peinte en rouge.

Bouées à gaz.

Lac Saint-Pierre.—Les changements suivants ont été opérés en ce qui concerne les bouées:—

Pilier Laforce.—Ancien numéro 6-L. Nouveau numéro 3-L.

Côte des Anglais.—Ancien numéro 13-L. Nouveau numéro 9-L.

Traverse de Nicolet.—Ancien numéro 17-L. Nouveau numéro 13-L.

N° 21-L.—La bouée à gaz de cet endroit a été transportée à 1,450 pieds N. 87° de son ancienne position.

Lat. N. 46° 15′ 55″.
Long. O. 72° 41′ 25″.

Feu blanc de gaz acétylène, automatiquement occulté à de courts intervalles.

Portneuf, n° 52-Q.—La bouée-espar rouge a été remplacée par une bouée à gaz, peinte en rouge. Feu blanc occultant.

Nouvelles aides.

Gimli, Man.—Lentille de 5e ordre 360° avec lampe duplex.

Penitanguishene.—(Avant-feu)—Groupe de deux lampes électriques de la force éclairante de 50 bougies. Feu blanc fixe. (Arrière-feu)—Groupe de deux lampes électriques de la force éclairante de 50 bougies. Feu blanc fixe.

Port-Burwell.—Le ministère a pris possession de deux feux d'alignement dans la partie nord et du côté est du port, établis par la *Pennsylvania-Ontario Transportation Co.* Feux blancs, fixes, lanternes à réflecteurs.

Pointe Salée, entrée de la baie de Presqu'île, lac Ontario.—Lentille de 7e ordre.

Pointe de Sable, lac des Chats, rivière Ottawa.—Lentille pressée 8″ avec lampe duplex.

Pointe Souple, Ile aux Allumettes.—Lentille de 6e ordre 270° et lampe duplex.

AMÉLIORATIONS.

Baie de Burlington, lac Ontario.—On a discontinué les mâts-feux d'alignement et construit une nouvelle tour. L'appareil est une lentille dioptrique 360° de 4e ordre, exhibant un feu rouge fixe, lampe duplex.

Batture Ditchburn, lac Rosseau.—La lentille pressée utilisée précédemment a été remplacée par une lentille de 7e ordre. La nouvelle lanterne de fer est carrée et est peinte en rouge.

Cap-Croker.—On a établi un feu de 3e ordre à double éclat offrant les caractéristiques suivantes:—

Eclat.	.25	secondes.
Eclipse.	.75	"
Eclat.	.25	"
Eclipse.	3.75	"

L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante, 100,000 bougies.

Collingwood, Baie Georgienne.—On a amélioré le feu rouge fixe du phare d'avant en remplaçant, dans l'alignement de la rangée de feux extérieurs, la lentille de 6e ordre utilisée jusqu'alors par une lentille de 4e ordre. On se sert maintenant d'une lentille de 7e ordre dans les feux d'alignement des quais.

Kincardine.—Une lentille de 4e ordre avec installation à la vapeur remplace l'ancien feu catoptrique.

Pointe des Neuf-Milles, Ile Simcoe.—Le feu blanc fixe a été remplacé par un feu blanc occultant, visible 6 secondes et éclipsé 4 secondes alternativement. L'appareil illuminant est dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante 6,800 bougies.

Ile au Pigeon.—Le feu blanc, catoptrique, tournant, a été remplacé par un feu blanc scintillant, ayant deux éclats vifs toutes les 5 secondes, comme suit:—

Eclat.	.22	secondes.
Eclipse.	.78	"
Eclat.	.22	"
Eclipse.	3.78	"

L'appareil illuminant est un dioptrique de 4e ordre et l'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent. Force éclairante, 25,000 bougies.

Port-Burwell.—On a remplacé par un appareil dioptrique de 4e ordre, 180° l'appareil catoptrique utilisé jusqu'alors. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Port-Colborne, lac Erié.—Le feu d'alignement postérieur rouge occultant a été remplacé par un feu blanc occultant.

Port-Maitland.—On a remplacé par un appareil diptrique de 4e ordre, 180°, l'appareil catoptrique utilisé jusqu'alors. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Ile Spence, lac inférieur des Allumettes.—Un feu dioptrique blanc fixe de 7e ordre dans une tour remplace le mât-feu d'une lampe.

Ile au Diable, lac Huron.—Balises de jour. La balise d'avant est à la:

Lat. N. 45° 16′ 33″.
Long. O. 81° 43′ 45″.

La balise d'arrière sur l'île Williscroft est N. 20° E., à un demi-mille du Rocher Blanc.

Pointe des Quatre-Milles, île Simcoe, lac Ontario.—Cornet de brume.

Goderich, lac Huron.—Bouée-espar noire, à peu près franc sud de l'extrémité sud du brise-lames extérieur.

D'Iroquois à Prescott.—Bouée-espar rouge n° 138-U établie du côté nord du chenal des navires à 588 pieds S. 69° O. de la nouvelle position de 136-U.

La bouée-espar rouge n° 138-U a été renumérotée 140-U. Elle reste dans son ancienne position à 1,120 pieds S. 69° O. de la nouvelle position du n° 136-U.

La bouée-espar noire n° 141-U du côté sud du chenal a été transportée à 55 pieds à l'est de son ancienne position à un endroit situé à 1,215 pieds N. 35° E. du môle sud à l'entrée d'aval du chenal du nord. La bouée à gaz 136-U et la bouée-espar 138-U ont été échangées quant à la situation et au numéro. La bouée-espar maintenant 136-U est située à 700 pieds N. 49° O. du pôle sud à l'entrée ouest du canal des Galops.

Ile à la Loutre, lac Supérieur.—Cornet de brume.

Port-Burwell, lac Erié.—Bouée-plateforme, à cloche.

Lat. N. 42° 38′ 11″.
Long. O. 80° 48′ 30″.

Une cloche de brume a été établie à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'est.

Port-Maitland, lac Erié.—Cornet de brume.

Bassin Wingfield, Baie Georgienne.—On a ancré une bouée-espar rouge dans 17 pieds d'eau au bord ouest de l'extrémité extérieure de la coupe draguée à 600 pieds en dehors de la pointe.

On a ancré une bouée-espar noire dans 17 pieds d'eau du côté est de l'extrémité intérieure de la coupe draguée, à 400 pieds en dedans de la pointe.

On a établi deux balises effilées en bois ayant environ 10 pieds de hauteur sur deux pieds de largeur, peintes en blanc, sur la rive sud.

Cap-du-Tonnerre.—Une installation de lentille et vapeur remplace l'ancien feu catoptrique.

Iles de l'Ouest, Baie Georgienne.—Le feu blanc occultant a été remplacé par un feu dioptrique de 4e ordre à simple éclat, donnant un vif éclat toutes les 15 secondes. L'illuminant est la vapeur de pétrole brûlée sous un manteau incandescent.

Autres aides.

Belle-Rivière, lac Saint-Clair.—Balise d'alignement de jour. La balise d'avant est à la:

Lat. N. 42° 17′ 51″.
Long. O. 82° 42′ 30″.

La balise d'arrière est située à 375 pieds S. 3° E. de la balise d'avant.

Ile de l'Anse, lac Huron.—Bouée à sifflet automatique dans 23 brasses d'eau, à 6 milles N. 80° O. du phare de l'île de l'Anse sur la pointe Gig.

Lat. N. 45° 20′ 8″.
Long. O. 81° 52′ 24″.

La bouée est peinte en raies verticales blanches et noires.

Ile-au-Diable, Lac Huron.—Balises de jour. La balise d'avant est située:—

Latitude N. 45° 16′ 33″.
Longitude O. 81° 43′ 45″.

La balise d'arrière sur l'île Williscroft est située N. 20° E. à un demi-mille du Rocher Blanc.

Pointe de Quatre-Milles, île Simcoe, Lac Ontario.—Cornet de brume.

Goderich, Lac Huron.—Bouée-espar noire, à peu près franc sud de l'extrémité sud du brise-lames extérieur.

D'Iroquois à Prescott.—Bouée-espar rouge n° 138-U, établie du côté nord du chenal des navires, à 588 pieds S. 69° O. de la nouvelle position de 136-U.

La bouée-pesar n° 138-U a été renumérotée 140-U. Elle reste dans son ancienne position, à 1,120 pieds S. 69° O. de la nouvelle position du n° 136-U.

La bouée-espar noire n″ 141-U, du côté sud du chenal a été transportée à 55 pieds à l'est de son ancienne position à un point situé à 1,215 pieds N. 35° E. de la tête de jetée sud à l'entrée d'aval du chenal du nord.

La bouée à gaz n° 136-U et la bouée-espar 138-U ont changé de position et de numéro. La bouée-espar qui porte maintenant le n° 136-U est située à 700 pieds N. 49° O. de la tête de jetée sud à l'entrée ouest du canal des Galops.

AUTRES AIDES.

Ile à la Loutre, lac Supérieure.—Cornet de brume.

Port-Burwell, lac Erié.—Bouée-plateforme à cloche.

Latitude N. 42° 38′ 11″.
Longitude O. 80° 48′ 30″.

Une cloche de brume a été établie à l'extrémité extérieure du brise-lames de l'est.

Port-Maitland, Lac Erié.—Cornet de brume.

Bassin Wingfield, Baie Georgienne.—On a ancré une bouée-espar rouge dans 17 pieds d'eau à l'accore ouest de l'extrémité extérieure de la coupe draguée, à 600 pieds en dehors de la pointe.

On a ancré une bouée-espar noire dans 17 pieds d'eau du côté est de l'extrémité intérieure de la coupe draguée, à 400 pieds en dedans de la pointe.

On a établi une paire de balises effilées d'environ 10 pieds de hauteur sur 2 pieds de largeur peintes en blanc sur la rive sud du bassin qui dans la direction S. 1° O. marquent une ligne à 25 pieds à l'ouest de l'axe de la coupe draguée.

Service des bouées et des balises à gaz.

Division Montréal-Kingston—

Canal de l'Iroquois.—La bouée à goz 136-U a été transportée à 175 pieds N. 53° E. de son ancienne position. Maintenant 138—U.

Batture du Pénitencier, approche du port de Kingston.—Bouée à gaz n° 61-T.

Port-Stanley, lac Erié.—Balise à gaz acétylène automatique sur le brise-lames, exhibant un feu rouge fixe.

Division de la Baie Georgienne—

Bigsby, anse du Quai.—Bouée à gaz 20-K.

Anse du Quai d'entrée.—Bouée à gaz n° 2-K.

Goderich, lac Huron.—Balise à gaz acétylène automatique à l'extrémité ouest du brise-lames, au large de l'entrée du port.

Key inlet, intérieur.—Bouée à gaz nô 26-K.

Keefer Bend, anse du Quai.—Bouée à gaz n° 44-K.

Kennedy Bank, Baie Georgienne.—Bouée à gaz n° 10-P.

Lat. N. 45° 30′ 16″.
Long. O. 80° 40′ 50″.

Rochers Mafanatawan, approche de l'Anse Byng.—Bouée à gaz n° 1-B.

Lat. N. 45° 43′ 49″.
Long. O. 80° 45′ 27″.

FF*Récif Mann, Anse du Quai.*—Bouée à gaz n° 24-K.

Burray Bend, Anse du Quai.—Bouée à gaz n° 8-K.

Pointe Vail, Baie Georgienne.—La bouée-espar rouge qui jusqu'alors avait indiqué cette batture a été remplacée par une bouée à gaz et cloche combinées, n° 1-P, ancrée dans 10 brasses d'eau à 1¼ mille N. 45° O. de cet endroit.

Lat. N. 44° 44′ 16″.
Long. O. 80° 46′ 22″.

La bouée est en acier, cylindrique, peinte en noire, surmontée d'une charpente en acier supportant la cloche et la lanterne. Feu blanc fixe. L'illuminant est l'acétylène produit automatiquement. La cloche est sonnée par le mouvement des vagues.

Service des bouées à gaz.

Division du Saut-Sainte-Marie—

Batture Vidal, rivière Sainte-Marie.—Bouée à gaz n° 2, à l'extrémité d'amont de la batture Vidal sur le bord sud du chenal dragué, vis-àvis la bouée actuelle à gaz rouge.

Batture Vidal, rivière Sainte-Marie.—Bouée à gaz n° 3, sur le côté nord du chenal à l'extrémité d'aval de la batture Vidal, à 2,400 pieds en aval de la bouée actuelle à gaz rouge à l'extrémité d'amont de la batture Vidal.

Canal du Saut-Sainte-Marie, entrée d'amont.—Bouée à gaz n° 5, au côté nord du chenal, à 1,000 pieds en aval de l'avant-feu d'alignement de l'entrée d'amont du canal du Saut-Sainte-Marie, rivière Sainte-Marie.

Feux discontinués.

Ile Colquhoun, fleuvre Saint-Laurent.—Bouée à gaz n° 88-F.

Goderich.—La bouée à gaz ancrée au sud de l'extrémité ouest du brise-lames au large de l'entrée du port de Goderich, lac Huron, a été enlevée.

Lachine.—Bouée à gaz n° 18-S.

Ile Kitchener, lac Huron.—Feu.

Ile Pélée, lac Erié.—Feu.

Presqu'île, Baie Georgienne.—Feu.

Tolsmaville, île Cockburn, lac Huron.—Feu.

Baie Weller, lac Ontario.—Feu.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nouveaux feux.

Pointe Estevan, île de Vancouver, côte occidentale.—Installation d'un phare. Feu blanc scintillant, exhibant une série de 3 éclats toutes les 10 secondes, comme suit:—

Eclat	.30	secondes.
Eclipse	1.37	"
Eclat	.30	"
Eclipse	1.37	"
Eclat	.30	"
Eclipse	6.36	"

Le feu est élevé à 125 pieds au-dessus des marées hautes, et devrait être visible à 17 milles, de tous les points d'approche par eau. L'appareil illuminant est un dioptrique de premier ordre.

Latitude, N. 49° 22′ 5″.
Longitude, O. 126° 32′ 22″.

Débarcadère de Kootenay.—Lanterne à lentille pressée.

Améliorations.

Pointe Brockton, port de Vancouver.—Le feu de 7e ordre à cet endroit a été amélioré en le remplaçant par une lentille 270° de 4e ordre.

Ile de l'Entrée, Détroit de Quatsino.—La lampe Wigham de 31 jours a été enlevée et remplacée par un feu dioptrique, blanc fixe, de 5e ordre dans un nouveau phare.

Autres aides à la navigation.

Havre des Bateaux, chenal Stuart.—Bouée conique en acier, peinte en rouge; sera connue sous le nom de "bouée de l'Entrée.

Latitude, N. 49° 5′ 40″.
Longitude, O. 125° 47′ 41″.

Passe des Canots, Banc Roberts, Détroit de Georgie.—On a établi une bouée d'acier, en baril, entourée d'un tambour en treillis, le tout peint en noir.

Latitude, N. 49° 2′ 3″.
Longitude, O. 123° 15′ 5″.

Danger Rock.—Bouée-espar, peinte en rouge.

Latitude N. 49° 5′ 40″.
Longitude, O. 123° 47′ 51″.

Ellinor Rock, approche du port de Prince-Rupert.—Bouée d'acier, en baril, peinte en raies horizontales rouges et noires.

Pointe Herbeuse, détroit de Bayne.—Une tempête ayant détruit la balise à cet endroit, on y a ancré une bouée d'acier, en baril, peinte en noir, dans 12 brasses d'eau.

Latitude, N. 49° 38′ 53″.
Longitude, O. 124° 54′ 32″.

Pointe Hélène.—La cloche de brume à explosion entretenue à cet endroit a été remplacée par une cloche de brume mue par un rouage mécanique.

Rocher Kestrel, approche du port de Prince-Rupert.—Bouée-espar, peinte en noir.

Banc Kitson, port de Prince-Rupert.—(1) Bouée conique en acier, peinte en rouge, sur l'épaule nord-ouest du banc.

Latitude, N. 54° 11′ 22″.
Longitude, O. 130° 20′ 28″.

(2) Bouée conique en acier, peinte en rouge, sur l'épaule sud-ouest du banc.

Latitude, N. 54°9′ 50″.
Longitude, O. 130° 19′ 19″.

Ladysmith, Port aux Huîtres, chenal Stuart.—Une bouée plate-forme en bois de 8 pieds carrés avec pyramide en clayonnage entourée d'un tambour, le tout peint en noir, a été établie pour indiquer le bord du haut-fond s'étendant à partir de la rive sud du port aux Huîtres.

Latitude, N. 48° 59′ 40″.
Longitude, O. 123° 48′ 39″.

La bouée est ancrée dans trois brasses d'eau.

Havre de Metlakatla.—La balise-arbre ayant été détruite par la mer, elle a été remplacée par une bouée rouge conique.

Rocher Pétrel, approche du port de Prince-Rupert.—Bouée d'acier, en baril, peinte en noir.

Port-aux-Marsouins, détroit de Chatham.—(1) Bouée-espar noire, au large de l'extrémité nord-ouest du banc de trois brasses, du côté sud de l'entrée.

Latitude, N. 54° 13′ 7″.
Longitude, O. 130° 21′ 42″.

(2) Bouée-espar noire, au large de l'extrémité sud du banc de trois brasses, du côté nord de l'entrée.

Latitude, N. 54° 11′ 42″.
Longitude, O. 130° 19′ 45″.

(3) Bouée-espar noire dans neuf brasses d'eau, tout près du rocher, au sud, (9 pieds à sec) du côté nord de l'entrée.

Latitude, N. 54° 11′ 48″.
Longitude, O. 130° 19′ 3″.

Service des bouées à gaz.

Station n° 36. *Pointe Grey, Anse Burrard, détroit de Georgie.*—Bouée à gaz et à cloche, remplaçant la bouée à cloche.

44. *Goose Spit.*—Balise à acétylène.

47. *Baie-aux-Huîtres.*—Bouée à gaz et à cloche.

88. *Ile Kennedy, rivière Skeena, détroit de Chatham.*—Bouée à gaz.

Latitude, N. 54° 5′ 0″.
Longitude, O. 130° 10′ 50″.

93. *Rocher de Georgie, approche du port de Prince-Rupert.*—Bouée à gaz et à cloche.

Latitude, N. 54° 13′ 7″.
Longitude, O. 130° 21′ 42″.

17. *Ile Banks, entrée Browning, détroit d'Hecate.*—Bouée à gaz et sifflet. Feu blanc occultant.

112. *Ile au Cuivre, Anse Skincuttle, détroit d'Hecate.*—Balise à gaz; feu blanc occultant.

Latitude, N. 52° 19′ 48″.
Longitude, O. 131° 10′ 0″.

Discontinués.

Rocher Kestrel, approche du port de Prince-Rupert.—Bouée à gaz.

Pointe Chatham, passage de la Découverte.—Cloche de brume, à explosion.

Rocher de la Nouvelle-Angleterre.—Bouée à gaz et sifflet.

Alignement de l'île Ridley. Balise de jour.

Haut-fond de Stenhouse, Passage Brown.—Bouée à gaz et sifflet.

Banc Swiftshure, détroit de Juan de Fuca.—Bouée à gaz, sifflet et cloche.

RELEVÉ, par provinces, indiquant le nombre de stations de phares, feux, signaux de brume et bouées d'avertissement dans le service durant l'exercice financier de 1908-9.

—	Stations de phares.	Poste sig. de brume	Feux.	Bateaux-feux.	Canots de phares.	Gardiens.	Diaphones.	Sirènes.	Cornes et trompes de brume.	Cloches de brume.	Cornes de brume.	Cloch. son. à bras.	Bouées à gaz.	Balises à gaz.	Bouées à sifflet.	Bouées-cloches.	Cloches marines.	Sifflets de brume.	*Canon ou bom. d'a.
Nouvelle-Ecosse	247	2	277	2	..	270	10	..	3	5	43	..	30	....	13	37	5	7	1
Nouveau-Brunswick	117	4	146	1	1	124	8	.	6	3	20	1	23	....	4	7	1	2	..
Ile-du-Prince-Edouard	45	..	72	....	..	49	1	..	1	..	2	..	6	....	1	....	..	....	..
Québec	138	1	168	5	1	146	18	1	2	....	15	2	33	...	2	2	4	2	6
Ontario	102	..	172	3	..	122	....	..	....	...	....	..	66	....	....	...	..	....	..
Manitoba	8	..	11	....	..	184	..	..	....	...	...	..	....	....	....	....	..	....	..
Colombie-Britannique	89	2	92	1	.	66	13	..	4	9	3	..	16	30	3	....	..	....	..
	969	9	1,227	12	2	961	72	3	17	20	121	4	254	32	24	50	10	14	7

Nouvelle-Ecosse	1
New Brunswick	1
Qnébəc	2
Montréal	7
Ontario	31
Colombie-Britanique	4
Total	46

RELEVÉ, par division, indiquant le nombre de bouées à gaz dans tout le service fédéral durant l'exercice financier 1908-9.

Num. du district.	District.	Type. 5 et 5	7 et 8½	9 et 9½	11	14	*C	Total.
1	Nouvelle-Ecosse	......	8	....	20	2	....	30
2	Nouveau-Brunswick**	2	10	8	3	....	....	23
3	Ile du Prince-Edouard***	1	....	5	....	....	......	6
4	Québec	....	22	....	....	....	11	22
5	Platon-Montréal	....	19	....	....	....	47	66
6	Montréal-Kingston****	7	36	....	....	....	....	42
7	Lac Ontario	1	1	....	....	....	....	2
8	Lac Erié	....	4	....	....	....	....	4
11	Rivière Thames	....	1	....	....	....	....	1
12	Rivière Saint-Clair	....	1	....	....	....	....	1
13	Sarnia	....	1	....	....	....	....	1
14	Goderich	....	1	....	....	....	....	1
15	Southampton	....	1	....	....	....	....	1
16	Baie Georgienne	....	13	1	2	....	....	16
17	Rivière à l'Esturgeon	1	....	....	....	....	....	1
18	Saut-Sainte-Marie	2	3	....	....	....	....	5
19	Port-Arthur	....	3	....	....	....	....	3
24	Colombie-Britannique	....	9	8	....	....	....	17
		14	133	22	25	2	58	254

* Compression.

** On a inclus ici neuf bouées de la côte de la Nouvelle-Ecosse, vu qu'elles sont entretenues par l'agence du Nouveau-Brunswick.

*** On a inclus ici une bouée de la côte du Nouveau-Brunswick, vu qu'elle est entretenue par l'agence de l'Ile-du-Prince-Edouard.

**** Onze bouées du fleuve Saint-Laurent sont comprises dans ce nombre, vu qu'elles sont entretenues par le personnel de Prescott du département des phares.

RELEVÉ donnant la liste complète des postes où l'on a entretenu des bouées à gaz dans les eaux canadiennes durant l'exercice financier de 1908-9.

AUX SOINS DE L'AGENCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.—DISTRICT N° 1.

Numéro du poste.	Nom du poste.	Description de la bouée.
24	Pubnico	Gaz et sifflet.
27	Cap Sable, récif du Sud-Ouest	"
29	Brazil Rock	"
32	Shelburne	"
35	Lockeport	"
37	Little Hope	"
39	Liverpool	"
40	Liverpool Fairway	Gaz et cloche.
45	La Have	"
48	Lunenburg	Gaz et sifflet.
49	Lunenburg, récifs de la Pointe-Est	Gaz et cloche.
54	Haut-fond du Nord-Est	Gaz et sifflet.
60	Sambro	"
61	Automatique, Extérieur, port d'Halifax	"
62	Automatique, Intérieur, port d'Halifax	"
63	Neverfail, port d'Halifax	Gaz.
65	Thrumcap	Gaz et cloche.
67	Middle Ground, port d'Halifax	Gaz.
70	Ile-aux-Oeufs	Gaz et sifflet.
72	Sheet Harbour	"
76	Liscomb	"
80	Port Isaac	"
84	Whitehead	"
86	Canso ou Grime Shoal	"
90	Récifs Cerbérus	"
94	Petit Degrat	Gaz et cloche.
100	Ile Guion	Gaz et sifflet.
102	Louisbourg	"
108	Pointe Plate	"
109	Barre Sud-Est, Sydney	Gaz.

AUX SOINS DE L'AGENCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—DISTRICT N° 2.

Numéro du poste.	Nom du poste.	Description de la bouée.
4-S.	Blonde Rock	Gaz et sifflet.
6-S.	Fairway Sud-Est, Yarmouth	"
8-S.	Cap Fourchu	"
10-S.	Poule et Poulets, Yarmouth	Gaz et cloche.
12-S.	Recif Sud-Ouest, Ile-aux-Bruyères	Gaz et sifflet.
14-S.	Recif Nord-Ouest, Ile-aux-Bruyères	"
16-S.	Rivière Avon	Gaz.
3	Old Proprietor	Gaz et sifflet.
5	North Wolves	"
7	Lepreau	"
9	Ile-aux-Perdrix	"
18	Foul Ground, port de Saint-Jean	Gaz.
20	Recif de Quaco	Gaz et sifflet.
31	Scaumenac, rivière Ristigouche	Gaz.
32	Pointe Lanim, rivière Ristigouche	"
34	Pointe Lagarde, rivière Ristigouche	"
36	Pointe du Chêne, rivière Ristigouche	"
38	Traverse, rivière Ristigouche	"
40	Busteed, rivière Ristigouche	"
42	Barre est du Fer-à-cheval, rivière Miramichi	"
44	Barre ouest du Fer-à-cheval, rivière Miramichi	"
46	Pointe Young, Caraquet	"
47	Pointe Herbeuse, Caraquet	"

AUX SOINS DE L'AGENCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOARD.—DISTRICT N° 3.

1	Indian Rocks	Gaz et sifflet.
2	Pointe Prime	"
3	Fitzroy Rock	"
4	Milieu du Détroit	"
5	Haut-fond de Miscouche	"
6	Recif Zéphir, baie de Shédiac, N.-B.	Gaz.

AUX SOINS DE L'AGENCE DE QUÉBEC, DISTRICT N° 4.

Poste n°.	Nom du poste.	Description de la bouée.
27—B.	Pointe-au-Père	Gaz pintsch.
29—B.	Rimouski	" "
38—B.	Récif Barrette	" " et cloche.
51—B.	Batture du Pélerins	Gaz et cloche.
56—B.	Traverse du Milieu	Gaz.
58—B.	" "	"
59—B.	" d'en bas	"
60—B.	" du milieu, extrémité sud-ouest	"
64—B.	Pièce du chenal	Gaz Pintsch et cloche.
65—B.	Port-Joli	Gaz.
67—B.	Beaujeu, extrémité du banc	Gaz et cloche.
69—B.	" nouveau chenal, côté gauche	Gaz.
70—B.	" banc, au sud-ouest du cours d'eau	Gaz et cloche.
77—B.	Saint-Thomas	Gaz.
80—B.	Quarantaine de la Grosse-Ile	"
86—B.	Récif de l'île Madame	"
87—B.	" Beaumont	"
89—B.	Pointe-Lévis	"
96—B.	Récif de l'Alouette, extrémité-sud	Gaz Pintsch.
102—B.	Batture Morin	Gaz.
106—B.	Grande-Pointe	Gaz Pintsch.
110—B.	Etroit de l'est, traverse du nord	"
10—Q.	Banc aux Mouches	Gaz.
15—Q.	Pointe Nicolas	"
24—Q.	Pointe-aux-Trembles	"
28—Q.	Pointe Saint-Antoine	"
34—Q.	Sainte-Croix	"
44—Q.	Cap-Santé	"
49—Q.	Pointe du Platon	"

DIVISION DE MONTRÉAL, DISTRICT N° 5.

2—C.	Pointe-aux-Citrouilles	Gaz.
15—C.	Champlain ou Pouillier Charpentier	"
20—C.	Ile Bigot	"
23—C.	Bécancour, traverse d'en bas	"
30—C.	" coude	"
39—C.	" traverse d'en haut	"
43—C.	Cap de la Madeleine	"
55—C.	Ile aux Cochons	"
59—C.	Batture des Trois-Rivières	"
4—L.	Pouillier Laforce	"
9—L.	Baie des Anglais	"
13—L.	Courbe n° 3	"
17—L.	"	"
21—L.	"	"
25—L.	"	"
35—L.	Bief de la Pointe-du-Lac	"
47—L.	"	"
57—L.	Coude de Yamachiche	"
58—L.	"	"

DIVISION DE MONTRÉAL—DISTRICT N° 5—*Suite.*

Poste n°	Nom du poste.	Description de la bouée.
67—L.	Courbe n° 2, vers la bouée blanche	Gaz.
79—L.	" "	"
85—L.	" "	"
91—L.	Courbe n° 1, vers la courbe n° 2	"
97—L.	" "	"
103—L.	" "	"
111—L.	Ile-aux-Raisins	"
123—L.	Pointe-aux-Soldats	"
136—L.	Ile de Grâce	"
146—L.	Batture Nipigon	"
1—M.	Ile-aux Foins	"
5—M.	Traverse de Saint-Ours	"
16—M.	Courbe Bellmouth	"
20—M.	"	"
24—M.	"	"
31—M.	Coude de Contrecœur	"
45—M.	Jonction de Contrecœur	"
82—M.	Ile-aux-Prunes	"
89—M.	Verchères	"
103—M.	Pouillier des Trois-Bouées	"
117—M.	Cap Saint-Michel	"
124—M.	Ile des Lauriers	"
129—M.	Courbe de Varennes	"
133—M.	Courbe de Varennes	"
149—M.	Coude de la Pointe-aux-Trembles	"
167—M.	Courbe de la Pointe-aux-Trembles	"
174—M.	Longue-Pointe	"
177—M.	Poullier à Gagnon	"
181—M.	Longueuil	"
191—M.	Longueuil	"
193—M.	Longueuil	"
194—M.	Maisonneuve	"
195—M.	Ile Ronde	"
196—M.	Longueuil	"
52—Q.	Portneuf	"
68—Q.	Batture Simon	"
73—Q.	Batture du Chêne	"
77—Q.	Batture à Cadieux	"
80—Q.	Cap Charles	"
90—Q.	Courbe du Cap à la Roche	"
97—Q.	Cap à la Roche (en haut)	"
105—Q.	Cap Levrard	"
110—Q.	Cap Levrard	"
115—Q.	Bief de Bastican	"
119—Q.	Batture Saint-Pierre	"
123—Q.	Ancrage de Batiscan	"
129—Q.	Batture Perron	"

AUX SOINS DE L'AGENCE DE PRESCOTT—DISTRICT N° 6.

Poste n°	Nom du poste.	Description de la bouée.
25—F.	Grosse Pointe	Gaz.
30—F.	Entrée du canal de Soulanges	"
36—F.	Coteau-Landing	"
40—F.	Pointe au Foin	"
43—F.	Extrémité Est de la Terre du Milieu	"
46—F.	Port Lewis	"
48—F.	Platières de la Pointe-Mouillée	"
64—F.	Lacaster	"
68—F.	Island Bank	"
69—F.	Barre Est de Lancaster	"
76—F.	Barre de Lancaster	"
78—F.	Squaw Island	"
84—F.	Ile Clark	"
88—F.	Ile Colquhoun	"

AUX SOINS DE L'AGENCE DE PRESCOTT—DISTRICT N° 6—*Suite.*

Numéro du poste.	Nom du poste.	Description de la bouée.
96—F.	Chaussée de Saint-Régis, extrémité ouest	Gaz.
16—S.	Quatre cinquièmes de mille en amont de Lachine	"
18—S.	Pied de la coupe draguée en amont de Lachine	"
38—S.	Coupe de Lachine, entrée d'amont	"
48—S.	A l'est du phare flottant n° 2	"
53—S.	Au large de la Pointe Brown	"
76—S.	Entre le feu n° 2 et le feu n° 3	"
86—S.	Entre le feu du Sommet et l'île Perrot	"
98—S.	Pointe du Moullin-à-Vent	"
100—S.	Entrée Est du canal de Soulanges	"
102—S.	Entrée Est du canal de Soulanges	"
104—S.	Canal de Soulanges, Est	"
2—T.	Etroits de Brockville	"
4—T.	Hillcrest	"
6—T.	Batture Cole, Terre du Milieu	"
8—T.	Fiddlers-Elbow	"
12—T.	Etroit de Gananoque	"
38—T.	Ile Wolfe	"
46—T.	Batture du Bain-Froid	"
61-T	Batture du Pénitencier	"
69-T	Extrémité ouest de la Terre du Milieu, entre l'île aux Serpents et la batture des Sept-Acres	"
110-T	Batture de Northport	"
106	Trenton	"
6-U	Batture Delaney	"
8-U	" Archibald	"
40-U	Pointe Farran	"
54-U	Batture Prunner	"
127-U	Ile Dixon	"
136-U	Entrée d'amont, canal d'Iroquois	"
138-U	" "	"

DIVISION D'ONTARIO.

Lac Erié, district n° 8.

1	Bar Point	Gaz.
2	Grub Reef	"
5	Entrée du côté ouest du chenal de Bar Point	"
6	" est du chenal de Bar Point	"

Rivière Thames, district n° 11.

1	Rivière Thames	Gaz.

Rivière Saint-Clair, district n° 12.

1	Courtwright	Gaz.

Sarnia, district, n° 13.

1	Pointe Edouard	Gaz.

DIVISION D'ONTARIO—*Fin.*

Goderich, district nº 14.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
2	Goderich Fairway	Gaz.

Southampton, district nº 15.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
4	Ile Chantry, nord	Gaz.

Baie Georgienne, district nº 16.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
1-P	Batture Vails	Gaz et cloche.
2-P	Ile Hooper	"
3-P	Terre du Milieu	"
4-P	Batture Trois-Etoiles	"
5-P	Banc Séguin	Gaz et sifflet.
6-P	Lone Rock	"
7-P	Lockerbie Rock	Gaz.
8-P	Batture Surprise	Gaz et sifflet.
10-P	Banc Kennedy	"
1-B	Récif Maganatawan	Gaz.
2-K	Entrée, Anse du Quai	"
8-K	Coude Murray, Anse du Quai	"
14-K	Coude Keefer, "	"
20-K	Bisby, "	"
24-K	Récif Mann, "	"
26-K	Récif Intérieur, "	"

Rivière de l'Esturgeon, district nº 17.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
1—N.	Barre de l'Esturgeon	Gaz.

Saut-Sainte-Marie, district nº 18.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
1	Batture Vidal, côté nord, extrémité d'amont	Gaz.
2	" " sud " "	"
3	" " nord " d'aval.	"
4	Entrée d'amont, côté sud	"
5	" " nord	"

Port-Arthur, district nº 19.

Poste nº.	Nom du poste.	Description de la bouée.
1	Port-Arthur	Gaz.
2	Chenal dragué du sud-est, Fort-William	"
3	" nord-est "	"

DIVISION DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

District n° 24.

Poste n°	Nom du poste.	Description de la bouée.
1	Ile Lookout	Balise à gaz.
2	Kyuquot	Gaz et sifflet.
19	San Juan	"
23	Récif Lewis	Balise à gaz.
24	Récif Kelp	"
25	Dock-Island	"
27	Pointe Helen	"
29	Walker-Rock	"
30	Coffin-Islet	"
31	Danger-Reef	"
32	Pointe Joan	"
33	Récif Gabrola	"
35	Sand Head	Gaz et sifflet.
36	Pointe Grey	Gaz et cloche.
37	Premier Etroit, port de Vancouver	Balise à gaz.
40	Sechelt	"
42	Gallows Point, port de Nanaïmo	"
43	West-Rocks	"
44	Goose-Spit	"
45	Kelp-Bar	Gaz et cloche.
47	Baie aux Huîtres	"
49	Lund	Balise à gaz.
52	Ile Gillard	"
53	Ile Maud	"
54	Pointe Chatham	"
58	Récif Haddington	Gaz.
64	Zero Rock	Balise à gaz.
67	Rochers Brumeux	"
70	Dall Patch	Gaz et sifflet.
72	Vancouver Rock	"
74	Boat Bluff	Balise à gaz.
84	Klewnuggit	"
86	Watson Rock	"
88	Accore de l'Arbre Marqué	"
89	Holland Rock	"
92	Pointe Casey	Gaz.
93	Georgia Rock	Gaz et cloche.
94	Spire Ledge	Gaz.
95	Barrett Rock	"
96	Coast Island	Balise à gaz.
97	Ile Ridley	"
101	Alford Rock	Gaz.
103	Récif Hodgson	Gaz et sifflet.
105	Pointers	Balise à gaz.
107	Entrée Browning	Gaz et sifflet.
110	Skidegate or Lawn Point	Gaz et cloche.
112	Ile au Cuivre	Balise à gaz.

Le tout respectueusement soumis,

J. G. MACPHAIL,

Commissaire des phares intérimaire.

Bureau du commissaire des phares,
Ministère de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, 31 mars 1910.

ANNEXE N° 3.

CHENAL MARITIME DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

SOREL, P.Q., 20 juin 1910.

Le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR LE SOUS-MINISTRE,—J'ai l'honnepr de vous soumettr ele rapport annuel suivant des opérations se rattachant aux travaux d'amélioration du chenal du fleuve Saint-Laurent durant l'année expirée le 31 mars 1910.

Je dois reconnaître avec le plus grand plaisir que le succès de ces opérations est dû en grande partie à l'habileté et à l'énergie du personnel en charge, ainsi qu'au zèle infatigable et au travail intelligent des équipages des différents vaisseaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre bien obéissant,

V. W. FORNERET,
Ingénieur-surintendant.

CHENAL DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent, de Montréal à Pointe-aux-Pins, a une longueur totale d'environ 340 milles.

La partie du fleuve dont les travaux ont été adjugés, et qui porte le nom de "Chenal Maritime", commence à La Traverse et s'étend jusqu'à Montréal sur une distance de 220 milles.

La longueur de chenal restant encore à draguer, de Montréal à la Traverse, est d'environ 70 milles. La longueur du chenal de 30 pieds actuellement terminée, à la clôture de la navigation, 1909, est de 62½ milles, ce qui laisse encore 7½ milles à draguer, afin d'obtenir une profondeur nette de 30 pieds à marée basse et au plus bas étiage du fleuve.

De Montréal à Batiscan, la marée n'est pas utilisable pour la navigation, et afin de permettre aux navires de charger jusqu'à extrême limite, le dragage de cette partie du fleuve a d'abord été entrepris et est maintenant terminé.

Le chenal dont le dragage est terminé a un minimum de largeur de 450 pieds dans les parties droites et de 500 à 800 pieds dans les courbes. L'élargissement en est complètement terminé, excepté sur une distance d'environ 2,000 pieds dans la partie droite du lac Saint-Pierre, en bas de la courbe de la Bouée Blanche.

En outre des travaux de dragage, le chenal a aussi été curé à fond, et par conséquent il existe une profondeur utilisable de 30 pieds depuis la mer jusqu'à Montréal en tirant partie de la marée jusqu'à Batiscan.

Caractères physiques.

Il n'est pas probable qu'aucune rivière existe au monde qui puisse mieux se prêter aux améliorations que le Saint-Laurent.

Les Grands Lacs agissent à la fois à la façon de réservoirs et de bassins clarifiants.

Si on en excepte les inondations par les tassements de glaces, les fluctuations de niveau sont graduelles et jamais excessives.

La situation du Saint-Laurent est le contraire de celle de la plupart des rivières. Les conditions habituelles pour une rivière sont, à partir des sources, les déclivités

accentuées qui rongent les rives et charrient des matières grossières, lesquelles, à mesure que les déclivités se font plus graduelles, diminuent de plus en plus, jusqu'à ce que, à l'embouchure de la rivière, l'eau tienne en suspension un sédiment très fin qui forme dépôt, au grand détriment de la navigation.

En ce qui concerne le Saint-Laurent, les matières provenant de la plupart des sources sont toutes déposées dans les bassins clarifiants. Depuis les lacs jusqu'à la mer, le lit du fleuve est généralement ferme, assurant par là même non seulement la limpidité de l'eau mais en outre un lit permanent.

La nature des matières composant le lit du fleuve fait que, en raison même des difficultés que ces matières présentent en divers endroits pour le dragage, une tranchée une fois pratiquée est substantiellement permanente.

Le long du chenal maritime, les matières à être draguées varient depuis l'argile bleue, dans laquelle on peut enfoncer une perche à la main à une profondeur de six ou sept pieds, jusqu'à l'argile aussi dure que du macadam, ou encore de la roche schisteuse et de grosses pierres. En un ou deux endroits on trouve aussi du gros sable, et là les opérations de dragage doivent être jusqu'à un certain point recommencées.

Les courants du Saint-Laurent sont, pour un fleuve aussi considérable, non seulement convenables et réguliers, mais en outre ils n'offrent jamais pour la navigation les dangers habituels résultant des débordements.

La saison d'hiver, avec ses neiges et ses glaces, est le seul grand désavantage pour le Saint-Laurent. Cependant, cette route fluviale, bien que fermée durant cinq mois de l'année, n'en reste pas moins l'un des plus grands facteurs concourant au développement du réseau des transports du Canada.

Le succès qui a accompagné les opérations des bateaux brise-glaces depuis deux ans démontre que la saison de navigation peut être prolongée dans une mesure très appréciable.

HISTORIQUE DU CHENAL DES NAVIRES.

Le fleuve Saint-Laurent, par sa situation, est la route naturelle de l'Atlantique à la moitié septentrionale et nord-ouest du continent de l'Amérique du Nord.

L'établisement commercial de cette route date de 1825, époque de l'ouverture du canal Lachine, reliant Montréal aux grands lacs.

Les voiliers de faible tirant d'eau pouvaient alors atteindre Montréal sans inconvénient, sauf durant quelques semaines d'automne; ils étaient alors obligés d'alléger.

Ce fut en 1844, dans un effort tenté pour permettre aux navires de 500 tonneaux de remonter le fleuve jusqu'à Montréal, que furent entrepris les premiers dragages.

Les premiers projets d'amélioration avaient été discutés en 1825 ; le caractère national de l'entreprise avait alors été reconnu. On avait fait des explorations et des rapports en 1831, puis en 1838.

En 1841, au cours d'une enquête, le comité proposa l'imposition d'un droit de tonnage suffisant pour payer le coût d'un chenal approfondi, ce qui, considérait-on, était plus économique que les frais d'allégement. Il fut cependant convenu que "pour attirer les produits de l'Ouest par la route du Saint-Laurent, il était expédient de rendre les droits de transit aussi légers que possible".

Les opérations furent commencées en 1844 par le Bureau des Travaux, et continuèrent jusqu'en 1847; elles furent abandonnées par suite de quelque opposition au tracé du chenal. Il s'agissait du lac Saint-Pierre, de ce qu'on appelait alors le chenal droit. Au bout de soixante ans, c'est aujourd'hui l'opinion que le chenal droit tel qu'alors commencé aurait été préférable pour plus d'une raison.

En 1850, les commissaires du port de Montréal représentèrent qu'ils pourraient se charger des travaux avec plus d'économie et d'expédition. Ils sollicitèrent l'autorisation d'entreprendre et d'imposer un droit de tonnage pour payer l'intérêt à 8 pour 100 et les 2 pour 100 d'amortissement.

Ce plan fut adopté en août 1850, et les commissaires furent autorisés à procéder de la manière qu'ils jugeraient préférable; l'outillage du gouvernement leur fut transporté.

Les commissaires du port, après examen de la question et la meilleure consultation possible, adoptèrent le tracé du plus profond chenal naturel du lac Saint-Pierre. Il en résultat le choix du chenal actuel avec cinq tangentes, au lieu des deux grandes courses droites qu'on avait d'abord commencées.

La profondeur primitive dans le lac Saint-Pierre était de 10 pieds 6 pouces.

Depuis 1850, le chenal a été graduellement creusé, jusqu'à ce qu'en 1888, la dette ayant alors atteint un peu plus de trois millions de dollars, le gouvernement décida de compléter le chenal comme entreprise nationale et de se charger de la dette, et de ce moment le chenal a été librement ouvert au commerce du monde.

A cette époque, le chenal avait été approfondi à 27½ pieds à l'étiage ordinaire depuis Montréal jusqu'au Cap-à-la-Roche, et de là à Québec on disposait de la marée.

Près de 10,000,000 de verges cubes avaient été draguées, au coût moyen d'environ 20 cents la verge, y compris le coût de l'outillage.

Une drague du type de 1846 enlevait du lac Saint-Pierre 1,200 verges cubes par jour. En 1888, grâce à de prodigieux perfectionnements, une drague de cette époque pouvait à l'aise extraire 7,200 verges par jour. A l'heure qu'il est, en travaillant jour et nuit, la drague du lac Saint-Pierre enlève une bonne moyenne de 20,000 verges cubes par jour.

De 1889 à 1904, les travaux furent dirigés par le ministère des Travaux publics du Canada, alors que l'administration et le contrôle du fleuve, ainsi que des usines et dragueurs, furent transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, qui avait charge générale de la navigation.

A l'heure présente, un magnifique chenal de 30 pieds au plus bas niveau de l'eau existe de Montréal au Cap-à-la-Roche, et même jusqu'à Québec en profitant de la marée.

Le succès de l'entreprise est en grande partie dû à la position géographique de la route, aux facilités naturelles qu'offrait le fleuve au point de vue des améliorations, à la détermination et à l'esprit public des citoyens et des corporations industrielles de Montréal, et enfin à la consécration du caractère national de l'entreprise par le gouvernement du Canada.

LE PROJET ACTUEL.

Le projet du moment, visant la création d'un chenal de 30 pieds entre Montréal et Québec, fut adopté en 1889; quant à la partie en bas de Québec, le plan d'amélioration a été arrêté en 1906.

Le plan de 1899 prévoyait un travail de dix ans. Ce ne fut qu'en 1903 qu'une partie du matériel nécessaire put être disponible.

Le projet de chenal entre Montréal et Québec comportait un chenal de 30 pieds d'après l'étiage de 1897 de Montréal aux eaux de marée à Batiscan, et d'après la ligne des plus basses marées de Batiscan à Québec. L'élargissement projeté était un minimum de 450 pieds dans les parties droites, et de 550 à 750 pieds aux courbes; on pourvoyait à un mouillage dans le lac Saint-Pierre.

Là-desssus, le chenal de 30 pieds de Montréal à Batiscan a été complété en 1906. Il est maintenant utilisé; dans l'automne, les navires de fort tirant d'eau attendent la marée pour franchir le Cap-à-la-Roche et la barre de Saint-Augustin.

L'ouvrage restant à faire comprend environ 2 milles de déblai de roche schisteuse au Cap-à-la-Roche; environ 1 mille à Grondines; environ 1 mille à la barre de Saint-Augustin, ainsi qu'environ 1 mille à élargir à Sainte-Croix, et un demi-mille d'élargissement dans le lac Saint-Pierre.

Il faudra probablement trois ou quatre ans pour compléter le travail au Cap-à-la-Roche; le reste, jusqu'à Québec, devrait être fini à peu près en même temps ou une année après.

Quant aux travaux en bas de Québec, le projet comportait un chenal de 30 pieds à basse marée aux battures de Saint-Thomas et au banc de Beaujeu, sur une largeur de 1,000 pieds partout.

Le banc de Beaujeu a été terminé en 1909.

Les battures de Saint-Thomas, où le fond est d'argile et de sable, sur un parcours de 4 milles, devraient être complétées dans environ trois ans.

ACCIDENTS EN 1909.

Il ne s'est produit, en 1909, que deux accidents graves dans le fleuve Saint-Laurent.

Le 17 juin, le bateau à vapeur *Pierreville* est venu en collision, entre Montréal et Québec, avec le steamer océanique *Torgorm,* et coula en dehors du chenal vis-à-vis l'Ile-au-Raisin.

L'autre accident a été l'échouement du steamer *Campana* près de la Pointe-Saint-Michel, en bas de Québec. Plusieurs tentatives furent faites pour le remettre à flot, et finalement il fut abandonné et devint une perte complète.

Les autres accidents, d'ordre secondaire, ont été comme suit:—

Entre Montréal et Québec:

Steamer *Corinthian,* ligne Allan, échoué, le 30 avril, dans les rapides Richelieu, durant une violente tempête de neige. Renfloué.

Steamer *Spheroid* échoué, le 25 juin, au Cap-Charles. Aile de l'hélice brisée. Renfloué.

Steamer *Montezuma,* ligne du Pacifique-Canadien, échoué, le 16 septembre, sur le banc sud, au Cap-à-la-Roche.

Steamer *Dominion,* ligne White Star, échoué, le 17 novembre, au Cap-à-la-Roche. Renfloué.

Entre Québec et Pointe-au-Pere:

Steamer *Odland,* échoué, le 31 mai, sur le haut-fond s'étendant à partir de Pointe-à-Pic, rive nord du Saint-Laurent. Renfloué.

Steamer *Urania,* échoué, le 7 août, sur le récif près de l'Ile-Blanche. Renfloué.

Steamer *Wacousta, échoué,* le 28 septembre, sur l'Ile-aux-Outardes. Renfloué.

Steamer *Ocean,* échoué, le 28 septembre, sur l'Ile-Rouge. Renfloué.

Steamer *Georgetown,* échoué, le 29 septembre, sur l'Ile-aux-Lièvres. Renfloué.

CURAGE DU CHENAL.

Bien qu'à l'exception de quelques petits hauts-fonds, à Champlain, le lit du chenal reste toujours permanent, et bien que, depuis le commencement des opérations de dragage, il n'est jamais arrivé que de grosses pierres aient été charriées dans le chenal, cependant, pour plus de sûreté, il a été décidé de procéder tous les ans au curage du chenal déjà dragué et des parties peu profondes.

Ce curage du chenal constitue un problème difficile et d'une grande importance. Il faut procéder à cette opération avec le plus grand soin, et il faut aussi pour cela que les conditions de température soient parfaites.

C'est M. N. B. McLean, avec trois assistants, qui a la charge de ces opérations de curage.

Le matériel consiste en un steamer à double hélice, et en un chaland de sondage. Quand ce matériel est au travail, l'avant du steamer s'adapte en une ouverture en forme de V à l'arrière du chaland, lequel est solidement attaché au steamer au moyen de câbles d'acier, un de chaque côté, de sorte que le chaland est mû et dirigé par le steamer.

Un rouleau en acier, de 40 pieds de long par 1 pied de diamètre, et pesant environ 2½ tonnes, est suspendu sous le chaland à la profondeur voulue. Ce rouleau nettoie le

chenal contre le courant, et en revenant repasse parallèlement et en partie sur la ligne déjà parcourue, de façon à couvrir la totalité des fonds.

Le brouillard et la fumée interrompent le travail, parce que les points de repère, le long des rives, ne peuvent pas être vus pour tirer des lignes parallèles. Il faut aussi suspendre les opérations dans les mauvais temps. Comme les sondages sont toujours pratiqués dans le chenal, les navires qui passent font aussi éprouver beaucoup de difficultés et d'interruptions.

Dans les eaux sujettes à la marée, la profondeur change constamment, ce qui oblige souvent à lever ou abaisser la barre d'acier. Cela se fait à l'aide d'un treuil sur le chaland, et la vapeur est fournie par le steamer au moyen d'un tuyau flexible.

Quand une obstruction est relevée au sondage, sa position est déterminée par des angles simultanés du sextant pris par deux ingénieurs se tenant sur la passerelle du chaland au-dessus du rouleau suspendu. Ces angles sont indiqués sur une carte avec un pointeur de station, de telle sorte que, quand le curage est terminé dans une localité, les positions des obstructions soient fixées et indiquées sur la carte. C'est alors chose facile de faire enlever ces obstructions par un dragueur, ou un arrache-pierres.

On jugera de l'étendue de ces opérations par le fait que, là où le chenal a 300 pieds de large, il faut faire passer 8 lignes, et là où le chenal est plus large il faut de 11 à 15 lignes. Dans les courbes, cela va jusqu'à 22 lignes.

Au commencement de la saison, l'habitude est de pratiquer quatre lignes de sondage de Montréal à Batiscan dans le chenal dragué, puis ensuite on procède à un nouveau sondage plus à fond.

Les opérations à Batiscan, y compris Cap-à-la-Roche, où le courant est fort et le temps souvent orageux, sont généralement retardées jusque vers le milieu de l'été.

Avant qu'on eût commencé les opérations en bas de Québec, un appareil de curage était suffisant. Mais à présent il en faut deux pour les fonds demandant à être sondés.

L'année dernière, 366 milles de longues lignes ont été parcourus, et 60 milles de chenal dragué ont été entièrement curés, ce qui a exigé 500 lignes, soit une longueur totale de 785 milles. Cela a donné en tout un total de 1,153 milles de lignes de sondage, ayant nécessité le curage réel de 2,000 milles par les appareils de curage.

Durant la saison de 1909, aucune obstruction de nature sérieuse n'a été rencontrée.

SERVICE DES SIGNAUX DE MARINE.

CHENAL MARITIME DU SAINT-LAURENT.

Douze stations de signaux ont été établies aux endroits suivants:—

——	Distance de Montréal en milles nautiques.	En opération.
Montréal	00	Téléphonistes de jour et de nuit.
Longue-Pointe	5	" "
Verchères	19	" de jour.
Sorel	39	" de jour et de nuit.
Trois-Rivières	71	" "
Batiscan	87	" de jour.
St-Jean des Chaillons	93	" de jour et de nuit.
Portneuf	108	" de jour.
Saint-Nicolas	127	" de jour et de nuit.
Cap-Rouge	132	" de jour.
Québec	139	" de jour et de nuit.
Ile-aux-Grues	171	" "

Toutes ces stations sont reliées l'une à l'autre par une réseau téléphonique spécial aboutissant à Québec et à Montréal, à l'exception de l'Ile-aux-Grues, qui communique avec Québec par les fils de la compagnie Bell.

Chaque station est pourvue d'un mât de 60 pieds de haut, avec barre transversale de 25 pieds à environ 20 pieds du haut.

Quand une station est en activité, un pavillon est hissé en haut du mât durant le jour, et une lumière blanche durant la nuit.

Des signaux apparaissant à l'extrémité ouest de la barre transversale indiquent le fleuve ou les points en amont de la station. Les signaux de l'est indiquent le fleuve ou les points en aval.

Pour les autres communications entre les navires et les stations, on emploie le Code International des Signaux.

Le service de téléphone a été inauguré le 1er septembre 1907, et le système de signaux le 5 novembre 1908.

Le service des téléphones et des signaux réunis a été très utile et a donné la plus grande satisfaction. Ce service est d'une grande valeur pour faire connaître les conditions de température. On peut toujours savoir, aussi, où se trouvent les navires, et les signaux échangés avec les navires sont consignés.

Ce service a aussi démontré son utilité pour les opérations de dragage, car, advenant un accident aux dragueurs, on peut immédiatement communiquer avec les chantiers de Sorel pour les réparations, et de la sorte on épargne une perte de temps précieux.

Au printemps de 1909, les associations maritimes du Canada ont suggéré l'emploi de cônes, de boules et de cylindres, au lieu de pavillons, disposés suivant un code spécial, aux stations de signaux échelonnées de Québec à Montréal. On alléguait que, par temps calme, les pavillons ne pouvaient pas être distingués. Cette proposition a été soumise au ministère et approuvée. Des arrangements furent par conséquent effectués pour ce changement, et l'expérience de la dernière saison a démontré qu'en effet ces signaux donnaient plus satisfaction que les pavillons.

Durant l'été, les stations de Sorel et de la Longue-Pointe ont été élevées de plusieurs pieds, afin d'obtenir une meilleure vue et de donner plus de place.

Des changements ont aussi été effectués à la station de Québec, afin de donner plus d'accommodements.

Le 24 février 1910, le bureau de Montréal fut transféré de la Commission du Port à l'édifice Royer, 223 rue des Commissaires, afin d'avoir une installation plus convenable. Les bureaux des différentes branches du ministère sont aussi dans cet édifice.

A la suite de négociations ouvertes de puis deux ans, l'ancien moulin en pierre de Verchères, P.Q., a été finalement acheté par le ministère, lequel en a pris possession le 1er avril 1909.

Il y avait, pour cela, deux objets en vue. Tout d'abord, l'utilisation du moulin comme station de signaux, en raison de sa situation avantageuse. Puis la conservation de ce moulin, qui est l'une des plus anciennes reliques historiques du Canada.

Ce moulin était en très mauvais état, mais il fut complètement réparé, et c'est maintenant l'une des meilleures stations du service des signaux.

Le curé de la paroisse de Verchères, qui a fait de longues recherches au sujet de l'histoire de ce vieux moulin, nous a communiqué les notes suivantes :—

Verchères doit sa fondation, vers 1667, à M. de Verchères, l'un des officiers du régiment de Carignan, à qui le vice-roi ou gouverneur de la Nouvelle-France avait concédé une terre portant aujourd'hui le nom de paroisse de Verchères.

M. de Verchères y fonda immédiatement un établissement qu'il défendit contre les Iroquois avec l'aide de quelques colons.

L'événement le plus important des premiers jours de la colonie fut la défense de cet établissement, en 1692, par Mlle de Verchères.

Au printemps de 1683, un contingent d'Iroquois attaqua la colonie. La plupart des colons étaient absents, occupés au défrichage, et M. et Mme de Verchères étaient partis pour Québec afin de solliciter des secours du gouverneur.

Mlle de Verchères et deux vieux soldats aguerris avaient cherché refuge dans le fort, construit près de la rivière, et ce fut de là qu'elle défendit la colonie et repoussa les Iroquois, qui sans cela auraient probablement mis tout à feu et à sang.

On a tout lieu de croire que le " Vieux Moulin " est bien ce qui reste de cet ancien fort de Verchères. L'emplacement en est près d'un cours d'eau, et vis-à-vis le quai Richelieu et Ontario.

Des anciens documents, joints à l'emplacement du moulin, tendent à établir cette assertion. Nous lisons aussi, dans l'Histoire du Canada de Ferland, que le fort de Verchères était près d'une petite rivière qui se jetait tout près de là dans le fleuve Saint-Laurent.

Le vieux moulin a été construit en 1690.

OPÉRATION DES BRISE-GLACES, 1909-10.

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations des deux bateaux brise-glaces *Lady Grey* et *Montcalm* entre Montréal et Québec.

Le succès de ces opérations est démontré par les résultats obtenus.

Le 15 mars 1910, je donnai instructions à M. N. B. McLean, ingénieur adjoint du service du chenal maritime, de se rendre à Québec et de prendre charge des opérations du brisement des glaces en amont de Trois-Rivières. Avant cela, il avait fait plusieurs voyages durant l'hiver, et nous avait rendu compte de ses opérations.

Des éloges dus, non seulement à M. McLean, mais en outre à tous les officiers pour le zèle qu'ils ont apporté à l'accomplissement de leur tâche.

Les renseignements précieux qui ont été obtenus vont nous être d'un grand secours pour l'avenir.

Le Dr H. T. Barnes, professeur de physique à l'université McGill, avait été autorisé par le ministère à envoyer son assistant, M. L. V. King, à bord du *Lady Grey,* où il passa tout l'hiver à faire des observations sur la température de l'eau et à recueillir une foule de renseignements précieux.

Les opérations des bateaux brise-glaces dans le fleuve Saint-Laurent, durant l'hiver 1909-10, prirent fin avec l'arrivée du *Lady Grey* et du *Montcalm* à Montréal, le 3 avril, soit seize jours plus tôt que l'année précédente.

En se reportant aux observations enregistrées chaque année, et qui remontent jusqu'en 1854, on voit que le fleuve n'a été libre de glaces qu'une seule fois avant cela, soit le 2 avril 1903.

En 1909, le *Montcalm* ouvrit la navigation le 19 avril, c'est-à-dire dix jours plus tôt qu'en 1908. Ce fut là un succès très notable, si on se rappelle que le fleuve avait gelé entièrement depuis Montréal jusqu'au Cap-Rouge, et qu'à ce dernier endroit il avait fallu se frayer un chemin à travers un entassement de glaces d'une longueur de trois milles et demi.

Les opérations du *Montcalm,* en 1908-09, ayant été au plus haut point satisfaisantes, il fut décidé de réorganiser le service des brise-glaces, et d'essayer d'en tirer encore de meilleurs résultats. L'expérience du passé avait déjà démontré que deux bateaux travaillant de concert pourraient en toute probabilité tenir le Cap-Rouge libre, et que si on pouvait empêcher la glace de s'entasser en cet endroit le fleuve pourrait rester libre jusqu'à Batiscan, et même peut-être jusqu'à Trois-Rivières. Il fut décidé alors d'envoyer le *Lady Grey* pour aider le *Montcalm* dans ses opérations.

Le plan auquel on s'arrêta fut de tenir chaque jour un steamer en mouvement, de Québec à Saint-Nicolas, l'autre steamer restant à Québec sur le "qui-vive". Au premier indice d'entassement de glace, les deux steamers avaient mission de se rendre immédiatement au point dangereux, et de se frayer un passage avec le moins de délai possible.

Ce plan fut suivi durant tout l'hiver, et on peut voir par les résultats qu'on avait bien fait de s'y arrêter. En deux occasions, le 20 janvier et le 15 mars, il se produisit des barrages au Cap-Rouge, mais les steamers, agissant de concert, n'éprouvèrent alors aucune difficulté à s'ouvrir un passage en deux ou trois heures. S'il n'y avait eu qu'un seul steamer, surtout le 20 janvier, il est probable que le résultat aurait été très différent. Il n'est pas probable qu'un seul bateau aurait pu alors avancer assez vite pour pouvoir s'ouvrir un passage à travers les masses énormes de glaces descendant continuellement de l'amont.

En diverses autres occasions, les deux steamers brisèrent des battures considérables qui, sans cela, se seraient certainement arrêtées au Cap-Rouge.

Il n'y a aucun doute que, sans les brise-glaces, il y aurait eu répétition des mêmes conditions que durant l'hiver 1908-09, alors que le fleuve fut couvert de glaces de Montréal à Québec et que la navigation s'ouvrit plus tard.

Comme on s'y attendait, avec le Cap-Rouge libre de glaces, le fleuve se maintint libre tout l'hiver jusqu'à un peu plus haut que Trois-Rivières.

Le 16 mars, le *Lady Grey* quitta Québec pour Trois-Rivières, afin de commencer à briser la glace dans le haut du fleuve, laissant le *Montcalm* à Québec pour surveiller le Cap-Rouge, au cas où il se produirait quelque nouveau tassement. Cela, cependant, n'était pas probable, car toutes les battures, depuis Les Ecureuils jusqu'au Cap-Rouge, n'existaient plus, et celles allant des Ecureuils aux Trois-Rivières étaient toutes étroites et de peu de consistance, et en général beaucoup moins considérables que l'année précédente.

Le voyage du *Lady Grey,* de Québec à Trois-Rivières, à la date ci-dessus, détient le record de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent en amont de Québec. Les conditions de température furent très défavorables. Il neigea pour ainsi dire toute la journée. La plupart du temps le steamer ne pouvait avancer qu'à la sonde, et en une ou deux occasions le seul guide était le bord des battures, aucune autre indication n'étant visible.

Les manœuvres des deux pilotes Laforest et Perrault, qui avaient alors charge du bateau et qui le dirigeaient sans bouée, et quelquefois sans aucun point de repère quelconque, méritent les plus grands éloges.

Dans la matinée du 17 mars, et à un mille et demi en amont de Trois-Rivières, le *Lady Grey* commença à ouvrir le chenal en pratiquant une percée de 200 à 300 pieds de largeur. Ce travail se poursuivit tous les jours, jusqu'à ce qu'on fût arrivé à un point situé à un mille en amont du bateau-feu n° 2, soit une distance de 21 milles à partir du début des opérations. La longueur de chemin parcouru variait de jour en jour. La plus courte distance a été de 2 milles pour une journée de peu d'heures de travail, et la plus longue distance, 5 milles, distance qui détient aussi le record pour un seul bateau brise-glaces.

Le travail le plus difficile consiste à s'ouvrir un premier chenal étroit. Après cela il n'y a aucune difficulté à élargir ce chenal, car les glaces ont tendance à se fendre du côté libre. On procédait à l'élargissement tous les jours, au commencement et à la fin de chaque journée. D'excellents résultats furent obtenus de l'action des flots, c'est-à-dire qu'on tira parti de la houle produite par la marche du bateau pour briser la glace de chaque côté du chenal. Le bateau suivait l'un des bords aussi près que possible à toute vitesse, et les flots brisaient la glace jusqu'à 25 ou 100 pieds de là, suivant l'épaisseur. Au voyage de retour, on suivait l'autre bord du chenal, et de la sorte le chenal se trouvait constamment élargi sans perte de temps. L'épaisseur des glaces brisées variait de 18 à 24 pouces.

Dès que les battures s'étendant de Platon à Québec eurent cédé, faisant disparaître par là même tout danger au Cap-Rouge, le *Montcalm* remonta le fleuve et rejoignit le *Lady Grey* à Trois-Rivières, le dimanche 20 mars. A partir de là, et jusqu'à la fin des opérations, les deux bateaux agirent de concert, le *Lady Grey* ouvrant le chenal et le *Montcalm* l'élargissant.

On n'a pas jugé prudent de prolonger la percée plus haut qu'à un mille en amont du bateau-feu n° 2, par crainte de la débâcle et que le bateau fût pris dans les glaces et jeté à la côte. Tous les efforts se portèrent alors vers l'élargissement du chenal, et au 30 mars le bas du lac était ouvert à partir de la courbe sud n° 3 jusqu'au quai de Nicolet. De là, la voie d'eau libre allait s'amincissant jusqu'à la courbe de la Bouée Blanche, où elle n'offrait plus qu'une largeur d'environ 400 pieds, tandis que, plus haut, le chenal présentait une moyenne de 200 à 300 pieds de largeur.

Du 24 au 30 mars, il y eut un peu de perte de temps, parce que l'eau trop basse empêchait les brise-glaces de s'approcher des bords. Mais à mesure que l'eau s'éleva, les bateaux s'approchèrent de plus en plus jusqu'à la limite de leur tirant d'eau, et finalement ils purent s'avancer bien plus loin qu'il n'avait jamais été tenté auparavant. On arriva à ce résultat en n'avançant que lentement et avec la plus grande prudence, et en pratiquant tout le temps des sondages.

Le jeudi, 31 mars, la glace du lac commença à se mettre en mouvement, et ce jour-là et le 1er avril les deux bateaux eurent fort à faire à tenir la glace en marche. A diverses reprises, des barrages se produisirent, mais les deux bateaux n'eurent aucune difficulté à remettre la glace en mouvement.

Le 2 avril, au midi, toute la glace entre le chenal et la rive sud du lac Saint-Pierre était presque entièrement sortie du lac, mais la glace de la rive nord tenait toujours ferme. Toutefois, cette glace était si faible et tellement perforée que ce retard n'avait aucune importance. Cependant, pour plus de sûreté, le *Montcalm* fut laissé de garde dans le lac Saint-François, tout prêt à attaquer la digue qui pouvait se former. Le *Lady Grey* se rendit à Sorel, et ce voyage s'effectua sur un parcours presque entièrement libre.

De Montréal à venir jusqu'à la tête du lac le chenal était déjà ouvert depuis plusieurs jours.

Le dimanche, 3 avril, le *Lady Grey* quitta Sorel à 5 heures du matin, et se rendit tout d'une traite jusqu'à Montréal, arrivant à 9 heures du matin.

En arrivant dans le lac Saint-Pierre, dans la matinée du 3 avril, le *Montcalm* se rendit directement à Montréal, car on s'était aperçu que toute la glace de la rive nord était partie durant la nuit. Avec l'arrivée du *Montcalm* à Montréal, à 2 h. 35 de l'après-midi, les opérations du brisement des glaces pour la saison 1909-10 se trouvaient terminées, et le fleuve était de nouveau libre jusqu'à la mer.

En tenant le fleuve libre, en hiver, de Québec à Batiscan ou Trois-Rivières, on retire les avantages suivants:—

(1) Les inondations sont évitées.
(2) La navigation, jusqu'à Montréal, s'ouvre plus tôt.
(3) La saison est plus longue pour les opérations de dragage.

L'un ou l'autre de ces avantages, pris isolément, est suffisamment important pour justifier les opérations des brise-glaces.

Bien que ces opérations aient été des plus satisfaisantes depuis deux ans, il ne faut pas oublier que nous n'en sommes encore, sous ce rapport, qu'à la période expérimentale. Aucune règle fixe n'a pu encore être établie, et nous ne sommes pas sûrs, non plus, que le fleuve sera libre à la même date l'année prochaine, car les opérations des brise-glaces sont régies entièrement par les circonstances du moment. Si l'on considère les opérations de cette année, il faut se rappeler que l'hiver avait été exceptionnellement doux. C'est là un facteur d'une grande importance pour tenir le fleuve libre en hiver, et pour préparer les voies à l'ouverture du chenal jusqu'à Montréal.

Cependant, et malgré l'absence de toute règle fixe à cet égard, les opérations des deux derniers hivers ont démontré que la navigation peut être ouverte plus tôt qu'elle ne pourrait l'être si on s'en rapportait aux forces seules de la nature.

Les capitaines Mercier et Pelletier méritent des éloges pour la façon dont ils se sont acquittés de leur tâche, dont l'accomplissement demande un excellent jugement et

une extrême prudence de tous les instants. Ils furent habilement secondés par leurs officiers et leurs équipages, et les deux bateaux ont rivalisé de zèle pour mener leur travail à bonne fin. C'est à cette surveillance continuelle et à cet esprit de discipline que les quartiers-maîtres Bélanger et Leclerc, du *Montcalm*, ont dû d'avoir pu sauver la vie d'un de leurs hommes, qui avait eu le malheur de tomber à l'eau durant la nuit à Trois-Rivières.

Le ministère a droit à toutes les félicitations pour avoir pu s'assurer les services de deux équipages aussi dignes de confiance pour mener à bien la tâche dont il les a chargés.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

L'un des faits historiques de la saison de 1909 a été le couronnement d'un siècle de navigation à vapeur sur le Saint-Laurent. Mais on a pourtant laissé passer cet événement notable sans aucune célébration publique.

Le premier bateau à vapeur qui ait navigué sur le Saint-Laurent a été l'*Accommodation,* qui avait 85 pieds de longueur. Ce bateau inaugura son premier voyage de Montréal à Québec le 3 novembre 1809. Il y employa 66 heures, dont 30 heures à l'ancre, de sorte que la durée réelle en a été de 36 heures. Actuellement, quelques-uns de nos plus grands paquebots océaniques font ce trajet en environ 8 heures. La construction de l'*Accommodation* avait été due à l'entreprise de John Molson, l'un des ancêtres de la famille du même nom aujourd'hui si connue à Montréal.

Un autre fait remarquable de la saison a été l'inauguration, jusqu'à Montréal, du service White Star-Dominion, avec les deux superbes navires *Laurentic* et *Megantic* (15,000 tonnes).

La profondeur utilisable dans le chenal dragué du Cap-à-la-Roche est indiquée par le sémaphore de Saint-Jean-des-Chaillons, qui a été mis en service, pour la saison, le 8 juin 1909.

La profondeur utilisable sur la batture non draguée de Saint-Augustin est indiquée par le sémaphore de Saint-Nicolas, qui a commencé à fonctionner le 16 juin 1909.

Durant la saison de 1909, de grands progrès ont été réalisés dans le creusement du chenal Saint-Thomas, en aval de Québec. Tous les efforts vont être mis en œuvre pour terminer, avant la fin de la prochaine saison, la moitié nord du chenal jusqu'à une largeur de 500 pieds.

Le chenal Beaujeu, en aval de Québec, commencé en 1906, a ét éachevé à la fin de 1909, jusqu'à sa pleine largeur de 1,000 pieds et profondeur de 30 pieds à extrême marée basse. Le chenal a été mis à l'essai en tous sens avec les appareils voulus, et toutes les mottes qui restaient ont été enlevées.

L'inspection annuelle du chenal et des travaux qui s'y poursuivent a été faite par le ministre de la Marine et des Pêcheries le 21 octobre 1909.

A cette occasion, le *Lady Grey* partit du quai Victoria, à Montréal, à 9 heures du matin, et le voyage d'inspection dura trois jours, durant lesquels tous les travaux entre Montréal et l'Ile-au-Grues ont été passés en revue.

L'honorable M. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries, était accompagné de ses hauts fonctionnaires, et des représentants des intérêts maritimes, du Board of Trade et de la Chambre de Commerce de Montréal, des commissaires des ports de Montréal et de Québec, et de l'Association des pilotes de Montréal et de Québec. Les excursionnistes ont exprimé leur satisfaction des grands progrès réalisés sur différents points.

Au cours de ce voyage, le ministre annonça que c'était l'intention du gouvernement de pousser avec activité le creusement du chenal jusqu'à 35 pieds à l'eau la plus basse.

Afin de hâter les travaux du creusement du chenal au Cap-à-la-Roche, ordre a été donné à la Compagnie Lobnitz, de Renfrew, Ecosse, d'avoir à livrer à la prochaine saison un concasseur de pierres de 20 tonnes. Si ce concasseur donne satisfaction, c'est l'intention du ministère de s'en procurer encore d'autres.

Le coût total du chenal, de 1851 à la fin du présent exercice, y compris le matériel, les ateliers, les levés hydrographiques, etc., est réparti comme suit:—

Dragage.	$ 7,781,494 21
Matériel, ateliers, levés, etc.	3,618,522 60
	$11,400,016 81

Le total des verges cubes draguées, les déblais variant du roc dur schisteux à l'argile molle bleuâtre, a représenté 68,121,177 verges.

Année.	Profondeur moyenne pour chaque mois dans le chenal de $27\frac{1}{2}$ pieds. ($27\frac{1}{2}$ pieds à l'étiage ordinaire.)							D'après le fluviomètre de Sorel, de mai à novembre, chaque année.	
	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Maximum	Minimum
	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs	pds pcs
1890........	35 6	35 3	31 9	30 6	30 9	29 9	30 6	37 0	29 0
1891........	34 6	31 3	29 9	29 9	30 0	28 3	28 3	36 9	29 3
1892........	31 0	32 9	31 6	30 6	28 9	28 3	28 8	33 6	27 3
1893........	36 0	34 3	36 9	29 9	29 6	28 6	28 0	37 6	27 6
1894........	34 6	31 9	31 6	29 2	28 3	28 9	29 0	36 0	27 7
1895........	33 3	31 3	28 3	28 3	27 6	26 9	26 9	34 6	25 10
1896........	33 6	30 6	28 9	28 0	27 6	27 9	29 0	37 0	27 4
1897........	35 6	32 5	30 3	29 3	28 0	27 0	27 6	37 0	26 5
1898........	31 6	30 9	29 8	28 2	28 2	28 3	28 6	32 1	26 9
1899........	36 2	31 9	30 3	28 6	27 6	28 0	27 6	37 9	26 9
1900........	33 6	30 9	30 6	29 6	28 1	28 9	29 2	35 9	27 4
1901........	34 3	31 10	29 2	28 3	27 7	27 4	27 3	33 3	26 6
1902........	32 2	32 2	32 2	29 4	28 1	28 1	29 0	34 1	27 6
1903........	33 0	30 11	30 5	29 5	28 4	29 0	27 11	32 8	26 11
1904........	36 3	34 5	30 9	29 5	29 5	20 4	29 3	37 4	28 1
1905........	31 10	30 8	29 7	29 0	28 0	28 5	28 1	33 6	27 1
1906........	32 4	31 5	29 3	29 11	27 3	27 4	27 6	33 3	26 9
	Profondeur moyenne pour chaque mois dans le chenal de 30 pieds. (30 pieds à l'étiage extrême de 1897.)								
	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Maximum	Minimdm
1907........	37 0	35 9	34 3	32 10	32 4	32 9	33 7	38 3	31 10
1908........	41 5	37 10	33 10	32 10	32 0	31 0	30 6	42 4	30 0
1909........	40 6	37 6	33 10	33 2	32 7	32 4	31 6	42 7	30 11

COUT DU CHENAL MARITIME A VENIR JUSQU'A CE JOUR.

TABLEAU indiquant le coût total du dragage et de l'installation, et les quantités draguées jusqu'au 31 mars 1909.

—	Coût du dragage.	Dépenses d'installation, ateliers, levés, etc.	Quantités draguées.
COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL, 1851 À 1888.	$ c.	$ c.	Verges cubes.
Dragage de Montréal au Cap-à-la-Roche, à 27 pieds à marée basse ordinaire, et du Cap-à-la-Roche à Québec, 27½ pieds à mi-marée	3,402,494 35	535,809 56	19,865,693
MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
Dragage comprenant l'élargissement et le nettoyage du chenal ; creusage du Cap-à-la-Roche au Cap-Charles à 27½ pieds à marée basse ordinaire, et dragage aux Grondines, à Lotbinière et à Sainte-Croix, 1889 au 30 juin 1899	829,583 08	486,971 79	3,558,733
Projet de 1899—Dragage du chenal entre Montréal et Québec à 30 pieds à la marée la plus basse de 1897 ; aussi élargissement à une largeur minimum de 450 pieds, et redressement—			
Exercice 1899-1900	100,191 01	265,270 78	1,107,894
" 1900-1901	136,680 83	287,040 04	2,479,385
" 1901-1902	185,429 80	479,731 47	3,098,350
" 1902-1903	255,776 55	277,703 50	6,544,605
" 1903-1904	276,958 59	308,765 44	4,619,260
MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.			
Exercice 1904-1905	311,087 93	256,460 33	2,716,220
" 1905-1906	431,768 30	125,107 37	4,047,530
1906-1907 (1er juillet 1906 au 31 mars 1907)	302,677 37	80,613 26	3,001,010
" 1907-1908	478,209 66	179,339 78	4,831,875
" 1908-1909	497,686 03	209,636 55	5,896,737
" 1909-1910	572,950 71	117,072 64	6,354,285
	7,781,494 21	3,618,522 60	68,121,577

DRAGUEURS.

Laval (n° 1). C'est là le dragueur le plus anciennement en service, pour les opérations du chenal du Saint-Laurent. La coque est en bois, construite à Ottawa en 1894. Les godets sont en acier fondu, pour la manœuvre dans le roc ou autres fonds durs.

Durant l'hiver de 1908-09, ce dragueur a été visité d'un bout à l'autre, et ses machines ont été mises en bon état pour les opérations de l'année suivante.

Les détails des opérations, pour l'année commençant le 1er avril 1909, ont été comme suit :

Le dragueur n° 1 quitta Sorel le 3 mai 1909, et après avoir été toué jusqu'au Cap-Levrard il fut mis au travail sur la moitié sud du chenal du Cap-Levrard, où il s'était tenu l'année précédente, afin de redresser, d'élargir et de creuser le chenal, les déblais consistant ici en argile dure et en pierres.

Comme l'eau était exceptionnellement haute, ce dragueur perdit du temps à marée haute, son porte-godets étant trop court pour atteindre le fond; mais malgré ce retard le dragueur fit un travail satisfaisant.

Le n° 1 termina la moitié sud du chenal le 22 juillet. Il s'attaqua ensuite à la moitié nord, et continua jusqu'au 30 septembre, date où ce travail fut terminé. Après cela, ce dragueur fut mis au travail au bas du chenal du Cap-Levrard, sur la moité sud, où il avait déjà commencé à creuser dans les premiers jours de la saison, mais avait dû discontinuer, car les fonds étaient trop durs pour ses godets, étant de glaise et de pierres, et fort difficile à draguer.

Bien que le n° 1 fût muni de godets en acier, les fonds furent fort difficiles à draguer, mais enfin la moitié sud de ce banc était enlevée au 3 novembre. Comme la saison était alors trop avancée pour continuer le travail sur la moitié nord, le n° 1 fut ensuite envoyé à Varennes et mis au travail à l'extrémité supérieure de la courbe, l'élargissant et creusant jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les déblais étant ici de l'argile de peu de consistance.

Le n° 1 continua à travailler à Varennes jusqu'au 26 novembre, alors qu'il fut ensuite amené à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 175 jours de travail, les machines du n° 1 fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentant 73 pour 100 de ce total.

Le total des mètres cubes dragués s'est élevé à 274,300, représentant le coût de $48,246.78, soit 17⁵⁸/₁₀₀ cents par mètre cube.

Laurier (n° 2). La coque de ce dragueur est en bois, et a été construite aux chantiers de Sorel en 1897. Ce dragueur est muni de godets en acier fondu, spécialement adaptés pour travailler dans le roc et autres fonds durs.

Durant l'hiver de 1908-09, ce dragueur a été entièrement visité comme d'habitude.

Les détails de ses opérations, pour l'année commençant le 1er avril 1909, sont comme suit:

Le n° 2 quitta Sorel pour Varennes le 27 avril, et fut mis au travail au bas de la courbe de Varennes, pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds consistant en argile tendre. Ce travail se continua jusqu'au 1er juin, alors que le *Laurier* se rendit au Cap-à-la-Roche et commença à s'attaquer à la courbe où il se trouvait l'année précédente, élargissant et creusant le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897, les fonds consistant ici en roc schisteux.

Le travail de ce dragueur fut ici beaucoup retardé par le nombre exceptionnellement considérable de gros quartiers de rocs qu'il fallut enlever, surtout en août et septembre, alors qu'il fallut revenir en arrière pour se débarrasser d'une crête de roche découverte en sondant.

Le n° 2 travailla au Cap-à-la-Roche jusqu'au 10 novembre, et partit le lendemain pour Varennes, où il fut toué par le *Lady Grey*.. Arrivé à Varennes le 12 novembre, il fut immédiatement mis au travail sur la courbe, pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile tendre.

Dans la nuit du 15, ce dragueur éprouva un accident assez grave par la rupture d'un des crampons du bas du porte-godets. En essayant de lever le bâti afin de sortir le dragueur du chenal, l'autre crompon se brisa, ce qui mettait le dragueur dans l'impossibilité absolue de se mouvoir et de sortir de là.

Les pilotes furent immédiatement avisés d'être très prudents et de modérer la vitesse en passant avec les steamers près du dragueur.

Avec l'aide d'un scaphandrier, et en travaillant jour et nuit, le porte-godets fut enfin levé et le dragueur put être sorti du chenal.

On constata alors que le porte-godets avait été forcé, et comme la saison touchait à sa fin, il fut décidé d'envoyer le dragueur à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Le *Laurier* partit pour Sorel le 22 novembre.

Sur un total de 177 jours de travail, les machines du n° 2 fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentant 66 p. 100 du total.

Le total des mètres cubes dragués s'est élevé à 145,082, représentant le coût de $48,375.33, soit 33³⁄₁₀₀ cents par mètre cube.

Lady Aberdeen (n° 3). La coque de ce dragueur est en acier, et il a été entièrement construit dans les chantiers de Sorel en 1900. Les godets sont en acier fondu pour attaquer les fonds rocheux.

Ce dragueur fut visité durant l'hiver 1908-09. Sa coque fut entièrement râclée et peinte, et les réparations nécessaires furent faites. Les machines furent aussi inspectées, afin de les mettre en bon état pour les opérations de la saison suivante.

Les détails des opérations de ce dragueur, pour l'année commençant le 1er avril 1909, sont comme suit:—

Le 6 mai, les réparations étant terminées et tout étant prêt, le n° 3 fut toué jusqu'au Cap-Levrard et mis au travail sur la moitié nord du chenal du Cap-Levrard, afin d'élargir et creuser le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897, les déblais étant ici de l'argile dure et des roches.

Ce dragueur resta au Cap-Levrard jusqu'au 3 juin, et il fut ensuite toué à la courbe du Cap-Charles pour y continuer ses opérations de l'année précédente, c'est-à-dire pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici du roc schisteux très dur et des galets. Le travail se continua dans cette partie du chenal jusqu'au 10 novembre. Bien que les fonds fussent très rocheux, le n° 3 n'éprouva aucune avarie grave durant la saison.

Le 10 novembre, le dragueur fut toué à la Pointe-aux-Trembles (en haut), où il arriva le 12, et il fut immédiatement employé à enlever quelques petits bancs qui avaient été relevés dans le chenal, le fond étant ici du gros sable noir.

Le dragueur se rendit à Sorel le 26 novembre 1909, pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 172 jours de travail, les machines du n° 3 fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentant 65 p. 100 du total.

Le total des mètres cubes dragués s'est élevé à 169,600, représentant le coût de $51,060.23, soit 30¹¹⁄₁₀₀ cents par mètre cube.

Lady Minto (n° 4). Ce dragueur est du même type et modèle que le n° 3, et il a été construit aux chantiers de Sorel en 1900. Comme les précédents, le n° 4 est muni de godets en acier fondu pour draguer dans le roc et autres fonds durs.

Durant l'hiver de 1908-09, ce dragueur fut entièrement radoubé et ses machines furent mises en bon état pour les opérations de la saison suivante.

Les détails des opérations de ce dragueur, pour la saison commençant le 1er avril 1909, sont comme suit:—

Le n° 4 quittta Sorel le 17 avril, et fut toué jusqu'à Varennes, où il fut mis au travail sur la courbe pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, le fonds étant ici de l'argile dure.

Le 7 juin, le n° 4 fut toué jusqu'au chenal du Cap-Charles, pour y continuer ses opérations de l'automne précédent, c'est-à-dire pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile très dure et des roches.

Ce dragueur interrompit son travail au Cap-Charles le 11 novembre, alors qu'il fut ramené à Varennes et remis au travail le lendemain sur la courbe, pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile tendre.

Le n° 4 continua ses opérations à la courbe de Varennes jusqu'au 26 novembre, alors qu'il fut amené à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 189 jours de travail, les machines du n° 4 fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentant 72 p. 100 de ce total.

Le total des mètres cubes dragués s'est élevé à 388,000, représentant le coût de $52,246.22, soit 13⁴⁶⁄₁₀₀ cents par mètre cube.

Lafontaine (n° 5). Ce dragueur a aussi été construit aux chantiers de Sorel, et fut terminé en 1901. Sa coque est en bois. Il est muni de godets en acier fondu

pour les fonds rocheux, et ses guindeaux de front ont été remplacés par un nouveau modèle employant des câbles métalliques au lieu de chaînes pour les mouillages de flancs.

Durant l'hiver de 1908-09, ce dragueur fut radoubé et reçut les réparations nécessaires pour le mettre en état de reprendre son service à la saison suivante.

Le 27 avril 1909, il fut toué à Varennes et mis au travail sur la courbe pour creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile bleue.

Le 1er juin il fut toué au Cap-à-la-Roche pour reprendre les opérations de la saison précédente à l'extrémité supérieure de la courbe. Ce travail a consisté à élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici du roc schisteux.

Du 16 au 20 septembre, ce dragueur éprouva des retards pour cause de réparations au tambour d'en bas et à l'élinde.

Le n° 5 termina sa tranchée le 5 novembre, et comme la saison était trop avancée pour commencer une autre tranchée, il fut décidé de retourner à Varennes pour reprendre le travail sur la courbe. Le dragueur quitta donc le Cap-à-la-Roche le 6 novembre, et arriva à Varennes le 8. Il se remit alors immédiatement au travail pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile tendre.

Le 26 novembre, le dragueur fut amené à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 180 jours de travail, les machines du n° 5 fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentant 73 pour 100 de ce total.

Le total de mètres cubes dragués s'est élevé à 275,400, représentant le coût de $56,198.52, soit 20⁴⁰/₁₀₀ cents par mètre cube.

Baldwin (n° 6). Ce dragueur a été construit à Sorel en 1903. Sa coque est en bois. Il est muni de grands godets, pour travail dans les fonds mous, mais avec des crochets pouvant cependant permettre de s'attaquer au tuf et autres fonds durs. Il fut complètement radoubé durant l'hiver de 1908-09.

Les détails des opérations de ce dragueur sont comme suit:

Après avoir quitté Sorel le 5 mai, il fut toué jusqu'au Cap-Levrard et mis au travail sur la moitié sud du bas du chenal, pour y continuer ses opérations de l'année précédente, et pour élargir et creuser le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897.

Comme l'eau était exceptionnellement haute, ce dragueur perdit beaucoup de temps à marée haute, parce que son élinde était trop court pour atteindre les fonds.

Ces fonds, qui étaient en tuf, furent fort difficiles à travailler, et finalement le *Baldwin* dut céder la place au dragueur n° 1, qui était muni de godets en acier convenant bien mieux à cette sorte de travail.

Le 17 juin, le *Baldwin* fut amené à Champlain, pour débarrasser le chenal de quelques fonds sablonneux relevés à la sonde. Après avoir complété ce travail, le 25 août, ce ldragueur fut ramené au Cap-Levrard pour continuer le travail commencé par le dragueur n° 3 sur la moitié nord du chenal, les fonds étant ici plus mous et consistant en sable et roches.

Ce travail fut terminé le 6 novembre, après quoi le dragueur se rendit à Sainte-Anne de Sorel pour travailler sur la Traverse, et creuser le chenal jusqu'à 35 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile tendre.

Le 26 novembre le dragueur fut conduit à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 175 jours de travail, les machines du *Baldwin* fonctionnèrent durant un intervalle de temps représentants 70 pour 100 de ce total.

Le total de verges cubes draguées s'est élevé à 487,200, représentant le coût de $50,761.50, soit 10⁴¹/₁₀₀ cents par yard cube.

J. Israël Tarte (n° 7). Ce dragueur hydraulique a été construit par la "Polson Iron Works Co.", de Toronto, en 1902.

La coque est en acier, du même type et gabarit que les coques d'acier des dragueurs à godets n°s 3 et 4. Il n'a pas de force propulsive en propre, et il lui faut, pour se mouvoir, être accompagné de remorqueurs.

Ce dragueur, au travail, est maintenu en place par six ancres, une à l'avant, une à l'arrière, et deux de chaque côté.

Les déblais sortent par un tuyau de 36 pouces, tenu à flot par des pontons en acier. Ce tuyau de décharge communique avec le dragueur à l'aide d'un coude tournant. Le bout déchargeur est amarré à un chaland maintenu par deux ancres. Ce chaland est muni d'une chaudière à vapeur et d'un treuil afin de changer la position de l'extrémité du tuyau, au moyen des ancres.

Le tuyau de décharge a une longueur d'environ 2,000 pieds, et les déblais sont déposés à environ 1,500 pieds des bords du chenal. Les observations faites depuis plusieurs années ont démontré qu'il n'y avait pas de danger que ces déblais pussent retomber dans le chenal.

Les fonds sont d'abord attaqués avec un couteau tournant, fixé au bout du tuyau aspirateur, et qui est mis en mouvement par une machine spéciale. Cet appareil tranche non seulement les fonds, mais les dirige aussi vers l'ouverture, et bien que le tuyau aspirateur ait une longueur de 80 pieds, tous les déblais lourds, les petites pierres, les bouées à ancres, etc., sont aspirés avec régularité. La vapeur pour les machines est fournie par quatre chaudières marines.

Ce dragueur a reçu beaucoup de modifications depuis sa mise en service, par suite des changements considérables apportés à ses machines et à ses appareils de décharge. Les résultats obtenus ont été si satisfaisants que ce dragueur a mérité d'être surnommé "L'Orgueil du Saint-Laurent".

Durant l'hiver de 1908-09 ce dragueur fut visité de fond en comble, et ses machines reçurent aussi toutes les réparations nécessaires.

De nouveaux branchements furent adaptés à deux pompes alimentaires. Les guindeaux de front furent réparés, et de nouveaux bouts en fer fondu furent mis au tuyau aspirateur. Les pontons à tuyaux furent radoubés, réparés, râclés et peints.

Le n° 7 quitta Sorel, pour commencer sa saison d'opérations, le 28 avril 1909, ce qui est la date la plus hâtive jusqu'ici à laquelle ce dragueur soit parti. Il fut mis au travail à peu de distance en amont de la courbe n° 3, sur le lac Saint-Pierre, afin d'élargir et creuser le chenal jusqu'à 30 pieds à l'étiage de 1897, les fonds étant ici de l'argile tendre avec quelques roches.

Il y eut un peu de perte de temps, par suite d'une voie d'eau qui s'était déclarée dans le chaland-ponton à ancre durant une tempête. Les réparations nécessaires furent cependant rapidement effectuées, et le dragueur se remit au travail.

Le 23 juin, la tête du couteau fut emportée, mais en très peu de temps, avec l'aide d'un scaphandrier, fut ramenée à la surface puis réparée.

Un autre incident se produisit, dû à une rupture du guindeau de front.

Malgré tous ces retards, le n° 7 eut une très bonne saison d'opérations, ayant élargi et creusé le chenal sur une distance de cinq milles, ce qui dépasse tous les records de longueur. Il ne reste plus que 2,000 pieds à élargir pour terminer les travaux du chenal entre le n° 3 et les courbes de la Bouée Blanche.

Le dragueur fut conduit à Sorel le 20 novembre, pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Sur un total de 172 jours de travail, les machines du *J. Israël Tarte* ont fonctionné durant un intervalle de temps représentant 69 pour 100 de ce total.

Le total de yards cubes dragués s'est élevé à 2,914,139, représentant le coût de $113,719.31, soit 3⁹⁰⁄₁₀₀ cents par yard cube.

Le total de yards cubes dragués par les dragueurs dans le chenal, entre Montréal et Québec, durant l'année expirée le 31 mars 1910, s'est élevé à 4,653,721, représentant le coût de $420,601.89, soit 9⁰³⁄₁₀₀ cents par yard cube.

"Beaujeu", dragueur à trémie hydraulique (n° 8). Coque en acier. Double hélice.—La construction de ce dragueur fut commencée à Sorel en 1905. Il fut lancé en 1906, et fut mis en service le 1er novembre 1907.

Durant l'hiver de 1908-09 le dragueur fut inspecté et mis en état de commencer son service à la saison suivante.

Il partit de Sorel pour les battures de Saint-Thomas, en bas de Québec, le 18 mai, arrivant à Québec le même jour. Le lendemain matin il partait pour se rendre à son travail.

Il s'agit ici de draguer un chenal de 1,000 pieds de largeur et de 30 pieds de profondeur à extrême marée basse, à travers le banc de Saint-Thomas, les fonds étant de l'argile et de la roche.

On projette de draguer tout d'abord la moitié nord du chenal, afin d'avoir le plus tôt possible un chenal de 500 pieds de largeur et de 30 pieds de profondeur. La moitié sud du chenal sera ensuite terminée.

Tous les efforts seront mis en œuvre pour en finir avec la moitié nord dès la fin de la prochaine saison.

Les heures de travail de ce dragueur sont à partir du point du jour jusqu'à la nuit.

Le *Beaujeu* continua à travailler à Saint-Thomas jusqu'au 9 septembre, puis il fut ensuite conduit au chenal Beaujeu pour s'attaquer à certains fonds tout particulièrement durs que le *Galveston* (n° 9) n'avait pas pu draguer. Pour en arriver à ces fins, le *Beaujeu* dut établir des parapets transversalement au chenal, ce qui offrit une excellente occasion pour exercer l'équipage à ces sortes de manœuvres, car on projette de suivre aussi la même méthode sur le banc de Saint-Thomas afin d'assurer l'uniformité du fond du chenal.

Le *Beaujeu* dut se rendre à Québec le 18 septembre, pour certaines réparations à son tuyau aspirateur. Le 30 septembre, ces réparations étant terminées, le dragueur retourna à son poste de travail.

Le déblaiement du banc Beaujeu fut terminé le 7 octobre, et le dragueur se rendit ensuite sur le banc Saint-Thomas, où il commença à s'attaquer à la moitié nord du chenal.

Le dragueur fut ramené au canal Beaujeu le 14 octobre, pour faire quelques déblais relevés à la sonde. Ce travail ne prit que deux jours, après quoi le dragueur s'en retourna terminer la saison à Saint-Thomas. Il quitta le banc Saint-Thomas le 18 novembre, et arriva le 20 novembre à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Les résultats obtenus par ce dragueur ont de nouveau été très satisfaisants. Le travail durait du point du jour à la nuit, et les machines ont fonctionné durant un intervalle de temps représentant 65 p. 100 du total de jours de travail.

Le *Beaujeu* a travaillé à Saint-Thomas 132 jours, et il y a effectué 410 chargements représentant 779,100 yards cubes. Les fonds étaient ici de l'argile et de la pierre.

Le total des jours au travail a été 158, durant lesquels le *Beaujeu* prit 469 chargements, représentant le total de 883,100 yards cubes et le coût de $51,306.41, soit $5^{80}/_{100}$ cents par yard cube.

Galveston (n° 9), dragueur aspirateur, coque en acier, double hélice.—Durant l'hiver de 1908-09, ce dragueur fut inspecté et ses machines furent mises en bon état pour les opérations de la saison suivante.

Les détails des opérations de ce dragueur, pour l'année commençant le 1er avril 1909, ont été comme suit:—

Il partit de Sorel le 17 mai 1909, et arriva à Québec le même jour. Le lendemain matin, il commença ses opérations et fut mis au travail sur le chenal Beaujeu, pour élargir ce chenal à 1,000 pieds et le creuser à 30 pieds à l'étiage le plus bas. Les fonds étaient ici du sable, du gravois et de la pierre.

Tout alla bien jusqu'au 26 juillet, alors que le *Galveston* dut être amené en cale de radoub à Lévis pour réparations urgentes à sa quille et à ses auges. Ces réparations furent terminées le 5 août, après quoi le dragueur prit du charbon puis retourna sur le chenal Beaujeu.

Du 19 au 21 août, ce dragueur resta échoué à Saint-Michel pour réparations à la turbine de gauche, et de nouveau du 24 au 27 septembre pour réparations des deux turbines.

Le 23 octobre, le *Galveston* termina l'élargissement et le creusement du chenal Beaujeu, la profondeur étant de 30 pieds à extrême marée basse et la largeur de 1,000 pieds. Ce chenal fut ensuite mis à l'essai, et aucun obstacle n'y fut relevé.

Comme la saison était déjà avancée, il fut décidé d'attendre au printemps suivant pour changer les positions des bouées.

Du 25 au 30 octobre, le *Galveston* opéra dans le chenal du nord entre Saint-Jean et le Cap-Tourmente, et se livra çà et là à quelques essais afin de savoir où le travail pourrait se faire le plus avantageusement dans le cas où le gouvernement déciderait de draguer ce chenal. On obtint ainsi plusieurs données précieuses pour les opérations à venir.

Des essais furent aussi pratiqués sur la barre de Sainte-Croix, où le *Galveston* se rendit le 1er novembre. Mais, après deux jours de travail en différents endroits, on s'aperçut que les fonds, consistant ici en sable et pierre, étaient trop durs pour ce dragueur.

Le 3 novembre, le *Galveston* retourna sur le banc Beaujeu, pour élargir le chenal sur le côté sud, de façon à obtenir un meilleur versant.

Le 13 novembre, le dragueur fut échoué à Saint-Michel de Bellechasse, afin de fermer l'ouverture du tuyau aspirateur de droite, de façon à pouvoir réparer les turbines durant l'hiver sans aller en bassin.

Le 17 novembre, le *Galveston* arriva à Sorel pour y prendre ses quartiers d'hiver.

Le *Galveston* a été en service, cette année, 145 jours, et ses heures de travail étaient du point du jour à la nuit. Sur ce total de 145 jours, les machines ont fonctionné durant un intervalle de temps représentant 72 pour 100. Il a pris 485¼ chargements, représentant 730,000 yards cubes. Les déblais ont été du sable, de l'argile bleue tendre et de la roche. Le coût total s'est élevé à $55,360.47, soit $7^{58}/_{100}$ cents par yard cube.

Le total de yards cubes enlevés par le *Beaujeu* et le *Galveston* en bas de Québec, durant l'année expirée le 31 mars 1909, s'est élevé à 1,613,100, représentant le coût de $106,666.88, soit $6^{61}/_{100}$ cents par yard cube.

Le grand total de yards cubes dragués par tous les dragueurs réunis, durant la saison dernière, s'est élevé à 6,266,821, représentant le coût de $527,268.77, soit $8^{41}/_{100}$ cents par yard cube.

PROGRÈS des travaux de dragage à date, fin de la saison de 1909.

Localité.	Distance en milles anglais.	Longueur totale à draguer.	Longueur draguée en 1909	Longueur totale draguée sur le chenal de 30 pieds.	Longueur restant à draguer.
		Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Division 1 :—					
Montréal à Sorel	45	22·90	....	22·90	Complété.
Division 2 :—					
Sorel à Batiscan	36	12·45	....	12·45	Complété.
Division 3 :—					
Lac Saint-Pierre	20	18·00	4·98	*0·40 †17·00	Complété. 0·40
Division 4:—					Elargir.
Batiscan à Québec	50	16·00	0·90	6·15	3·85
Division 5:—					
Québce à la Traverse	60	6·65	1·00	3·00	3·65
Total	220	70·00	6·88	62·50	7·50

PROGRÈS des travaux de dragage à date, fin de la saison de 1909.

LOCALITÉS.	LONGUEUR DU DRAGAGE requis.	LONGUEUR DU DRAGAGE exécuté.	Ce qui reste à faire en yards cubes.
	Milles.	Milles.	
Division 1 :—			
Batture de Longueil	....	1·10	....
Longue-Pointe à Pointe-aux-Trembles (E.H.)	....	5·05	....
Ile Ste-Thérèse	....	0·40	....
Varennes à Cap St-Michel	....	3·00	....
Cap St-Michel à Verchères	....	4·50	....
Traverse de Verchères	....	1·10	....
Verchères à Contrecœur	....	1·70	....
Chenal de Contrecœur	....	6·05	....
Total	....	22·90	....
Division 2 :—			
Sorel à Ile de Grâce	....	4·40	....
Ile aux Roches	....	1·10	....
Ile aux Raisins	....	0·25	....
Lac St-Pierre (voir div. 3)	....	....	....
Port St-François	....	0·50	....
Trois-Rivières	....	5·50	....
Cap de la Madeleine à Bécancour	....	1·55	....
Bécancour à Champlain	....	2·25	....
Champlain à Pointe-aux-Citrouilles	....	1·30	....
Batture Perron	....	0·60	....
Total	....	12·45	....

PROCÈS des travaux de dragage à date, fin de la saison de 1909—*Fin.*

LOCALITÉS.	LONGUEUR DU DRAGAGE requis.	LONGUEUR DU DRAGAGE Exécuté.	Ce qui reste à faire en yards cubes.
	Milles.	Milles.	
Division 3 :—			
Lac St-Pierre	...	*0·40 †17·60	500,000
Total	...	18·00	500,000
Division 4 :—			
Batiscan à Cap-Levrard	...	3·00	...
Chenal du Cap-à-la-Roche	0·90	1·10	600,000
Pouiller-Rayer	0·40	0·80	225,000
Cap-Charles	0·55	0·35	200,000
Grondines	0·80	...	300,000
Lotbinière	...	0·40	...
Cap-Santé	...	0·20	...
Ste-Croix	0·60	0·30	150,000
St-Augustin	0·60	...	300,000
Total	3·85	6·15	1,775,000
Division 5 :—			
Québec à la Traverse	3·65	3·00	2,000,000
Total	8·65	3·00	2,000,000
Totaux	7·50	62·50	4,275,000
Restant à faire, en yards cube	...	...	4,275,000
Exécutés, en yards cubes	...	...	68,121,577
Total	...	...	72,396,477

* Non élargi.
† Elargi.

CHENAL DES NAVIRES DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

DÉTAILS du travail de la flotte de dragage pendant l'exercice clos le 31 mars 1910.

Dragueur.	Localité du dragage.	Temps de service.	Durée nominale du travail par journée de 24 heures.	Nombre d'heures de dragage proprement dit.	Nombre de chalans remplis.	Nombre de yards cubes dragués (mesure de chaland).	Profondeur de dragage aux basses eaux.	Largeur en pieds.	Nature du sol.	Observations.
		Jours.	Heures.				pds. pcs.			
Laval (n° 1)...........	Chenal Cap-Lverard.	159	3,492	2,544$\frac{1}{4}$	1,480	231,100	30 0	450	Tuf, argile dure et pierres	Capit. R. Matte.
	Courbe de Varennes.	16	348	245$\frac{3}{4}$	144	43,200	35 0	500 à 650	Argile tendre..	
		175	3,840	2,790	1,624	274,300				
Laurier (n° 1).........	Courbe de Varennes.	39	852	484$\frac{3}{4}$	263	52,600	35 0	550 à 600	Argile tendre....	Capit. C. Gendron.
	Courbe du Cap-à-la-Roche..	138	2,674	1,837$\frac{1}{2}$	522	92,482	30 0	450 à 550	Roche schisteuse et pierres.	
		117	3,526	2,322$\frac{1}{4}$	785	145,082				
Lady Aberdeen (n° 3)..	Chenal Cap-Levrard.	25	552	353$\frac{1}{4}$	263	50,800	30 0	450	Argile dure et pierres. ..	Capit. Gaucher.
	Courbe Cap-Charles.	136	2,988	1,985$\frac{3}{4}$	549	109,600	30 0	600	Roche schisteuse et pierres	
	Pte-aux-Trembles....	11	240	129	46	9,200	30 0	450	Gros sable noir (curage)..	
		172	3,780	2,468	858	169,600				
Lady Minto (n° 4).....	Courbe Varennes....	53	972	710$\frac{1}{2}$	774	154,800	35 0	550 à 600	Argile et pierres	Capit. B. Ladébauche.
	Courbe Cap-Charles..	136	2,988	2,146$\frac{1}{4}$	1,166	233,200	30 0	450	Tuf, argile dure et pierres	
		189	3,960	2,856$\frac{3}{4}$	1,640	388,000				
Lafontaine (n° 5)......	Courbe Varennes ..	55	996	699$\frac{1}{2}$	352	105,600	35 0	500 à 600	Argile tendre.	Capit. A. Marcotte.
	Courbe du Cap-à-la-Roche	135	2,964	2,184	566	169,800	30 0	450 à 550	Roche schisteuse........	
		180	3,960	2,883$\frac{1}{2}$	918	275,400				

Baldwin (n° 6)	Chenal Cap-Levrard	100	1,196	1,466½	650	192,900	30	0	450	Tuf, argile et pierres	Capit. L. Dauphinais.
	Chenal Champlain...	58	1,272	978¼	860	225,000	30	0	450	Sable (curage)...........	
	Traverse Ste-Anne...	17	384	238½	231	69,300	35	0	450	Argile et pierres	
		175	3,852	2,683¼	1,741	487,200					
J. Israel Tarte (n° 7)..	Courbe n° 3 jusqu'à la Bouée Blanche (Lac St-Pierre).	172	3,780	2,594½	....	2,614,139	30	0	450	Argile tendre et quelques pierres............ ...	Capit. J. S. Michaud.
Beaujeu (n° 8).........	Chenal St-Thomas...	132	1,852	1,214½	410	779,100	30	0	1,000		
	Chenal Beaujeu.	26	314	185	59	104,000	30	0	1,000	Sable, argile tendre et pierres................	Capit. A. Bourget.
		158	2,166	1,399½	469	883,100					
Galveston (n° 9).	Chenal Beaujeu.	145	1,999	1,449½	485¼	730,000	30	0	1,000	Sable, gravois, argile et pierres..	Capit L. Lemieux.
		....	....	....	....	6,266,821					

CHENAL DU FLEUVE ST-LAURENT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

CLASSIFICATION des dépenses de l'exercice terminé le 31 mars 1910.

Bateaux.	Combustible.	Gages.	Pension.	Magasins et roulant.	Réparations et main-d'œuvre.	Dépensé en matériel neuf, reconstruction de chantier, etc.	Part des dépenses générales, de bureau, etc.	Dépensé sur chaque bateau.	Service d'arrache-pierres, et dragues à godets.	Remorquage.	Remorquage d'inspection, curage, etc.	Coût total du travail de chaque dragueur et du matériel pendant l'exercice.	Dépense totale sur divers crédits.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragueur *Laval* (N° 1).....	6,159 18	8,139 08	2,988 50	1,741 17	12,407 03	....	1,710 66	33,145 62	1,368 49	9,697 63	4,029 04	48,240 78	
Remorqueur *Portneuf*....	2,554 05	3,763 53	1,535 05	663 47	680 82	....	500 71	9,697 63	....	....	....	....	
Dragueur *Laurier* (N° 2)...	5,806 49	8,081 59	3,037 45	2,018 25	10,371 15	....	1,595 33	30,910 26	1,368 49	12,067 53	4,029 05	48,375 33	
Remorqueur *Cartier*.....	2,180 92	4,056 64	1,712 35	580 83	2,913 81	....	622 98	12,067 53	....	....	....	....	
Drag. *Lady Aberdeen* (N° 3)	6,503 68	8,048 30	2,920 80	2,511 40	12,480 11	....	1,763 94	34,178 23	1,468 49	11,484 47	4,029 04	51,060 23	
Remorqueur *Emilia*.....	2,626 72	3,652 92	1,527 20	749 77	2,334 96	....	592 90	11,484 47	....	....	....	....	
Dragueur *Lady Minto* (N° 4)	5,830 05	8,041 43	3,030 05	1,730 31	15,538 41	....	1,859 46	36,029 71	1,368 49	10,818 97	4,029 05	52,246 22	
Remorqueur *Champlain*..	2,242 83	3,770 11	1,519 19	791 07	1,937 20	....	558 57	10,818 97	....	....	....	....	
Dragueur *Lafontaine* (N° 5).	9,186 36	8,048 41	3,068 11	2,681 57	11,899 50	....	1,898 29	36,7[illegible]2 24	1,368 49	14,018 75	4,029 04	56,198 52	
Remorqueur *Lac St-Pierre*	3,738 53	4,296 08	1,767 55	1,079 45	2,413 49	....	723 65	14,018 75	....	....	....	....	
Dragueur *Baldwin* (N° 6)...	6,992 47	7,896 07	2,914 41	2,223 25	11,095 95	....	1,693 65	32,815 81	1,368 48	12,548 16	4,029 05	50,761 50	
Remorq. *St-Jean-Iberville*	3,124 55	4,131 30	1,711 93	921 67	2,010 93	....	647 78	12,548 16	....	....	....	....	
Drag. *J. Israel Tarte* (N° 7)	33,708 34	14,682 49	4,990 29	7,414 71	22,659 24	....	4,546 56	87,905 63	....	17,665 60	8,058 08	113,719 31	
Remorqueur *Montcalm*...	2,534 76	4,484 57	1,755 85	675 53	1,215 41	....	580 64	11,246 76	....	....	....	....	
" *Carmelia*....	1,219 29	2,224 22	777 94	547 45	1,318 39	....	331 55	6,418 84	...	....	....	....	
Dragueur *Beaujeu* (N° 8)...	10,660 83	12,182 66	3,519 56	3,497 54	8,283 02	....	2,076 61	40,219 22	....	7,058 15	4,029 04	51,396 41	
" *Galveston* (N° 9)..	9,069 34	10,110 07	3,068 79	3,109 36	16,630 93	....	2,284 77	44,273 26	....	7,058 16	4,029 65	55,360 47	
													527,268 77
Remorqueur *Jas. Howden.* (Répar'tion égale entre n°s 8 et 9.)	3,388 65	4,950 50	1,656 15	1,281 51	2,110 81	....	728 69	14,116 31	....	....	....	....	
Remorqueur *Jessie Hume*. (Répar'tion de $\frac{1}{10}$ par dragueur à godets. $\frac{1}{5}$ à ajouter p. le drag. hydrauli. n° 7. $\frac{1}{10}$ à ajouter p. les drag. hydrauli. n°s 8 et 9.)	1,924 70	2,487 89	905 03	752 39	1,567 60	....	415 49	8,053 10	....	....	....	....	
Str *Frontenac*..	3,075 03	6,015 40	2,500 89	1,719 94	3,020 58	....	878 45	17,210 29	....	....	....	....	
Str *De Lévis*...	2,963 14	5,067 78	1,919 11	1,919 28	2,382 44	....	775 30	15,027 05	....	....	....	....	

Arrache-pierre N° 2. (Egale répartition entre les dragueurs à godets.)	133 16	1,260 07	298 11	264 09	1,216 68		172 40	3,341 51					
Arrache-pierre N° 3. (Egale répartition entre les dragueurs à godets.)		1,134 74	378 73	393 78	737 79		143 89	2,768 93					
Atelier flottant (Egale répartition entre les dragueurs à godets.)		886 56	322 04	395 17	369 38		107 34	2,080 49					
Str *Lady Grey* (brise-glace et remorqueur d'occasion)	8,394 08	10,734 08	4,353 43	2,740 26	4,288 04		1,659 82	32,169 71					32,169 71
Port de Montréal, dragage par les Commissaires du port de Montréal								45,681 94					
Construction pour la flotte de dragueurs—													
Dragueur n° 8 (treuil à vapeur)						2,066 39							
Construction chaland-sondage n° 2						5,096 54							
Remorqueur *Jessie Hume* (treuil)						339 49							
Construction de pontons (dragueur n° 7)						7,038 15							
Construction chaland plat (50 pieds)						148 98							
Construction 1 ponton chaland-ancre						247 18							
Construction 2 chalands déversoirs (200 y.c.)						3,863 26							
Construction 1 chaland déversoirs (300 y.c.)						702 00							
Construction 1 écraseur Sobriety, 20 tonnes						9,118 72							28,620 68
Améliorations aux chantiers de Sorel—													
Atelier des chaudières, allonge du bâtiment n° 2						13,922 68							
Nouveaux outils et machines pour l'atelier des machines						3,119 95							
Nouveaux outils et machines pour la scierie						1,743 73							
Nouveaux outils et machines pour tuyauterie						3,241 47							
Téléphone						91 35							
Cale et équipement de scaphandriers						344 32							
Voie ferrée des chantiers						2,980 10							
Changements au bâtiment n° 4						1,220 10							

CHENAL DU FLEUVE ST-LAURENT ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC—*Fin.*

CLASSIFICATION des dépenses de l'exercice terminé le 31 mars 1910—*Fin.*

Bateaux.	Combustible.	Gages.	Pension.	Magasins et roulant.	Réparations et main-d'œuvre.	Dépensé en matériel neuf, reconstruction de chantier, etc.	Part des dépenses générales, de bureau, etc.	Dépensé sur chaque bateau.	Service d'arrache-pierres et dragues à godets.	Remorquage.	Remorquage d'inspection, curage, etc.	Coût total du travail de chaque dragueur et de matériel pendant l'exercice.	Dépense totale sur divers crédits.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Améliorations aux chantiers de Sorel—*Fin.*													
Quai n° 4	....	....	....	....	....	2,119 13	....	....	....	....	....	....	
Bâtiment n° 24 (nouveau hangar aux machines)	....	....	....	....	....	4,574 16	....	....	....	....	....	....	
Magasins et matériaux	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33,356 99 22,925 26
	134,017 15	148,146 49	54,178 51	42,400 22	151,833 68	61,977 67	28,862 43	605,120 42	8,210 94	102,417 42	40,290 41	527,268 77	690,023 35

DÉTAILS du dragage, par localité, et coût par yard cube pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Dragueurs.	Coût total du travail de chaque dragueur et du matériel pendant l'exercice.	Nombre de jours de travail pour chaque dragueur.	Coût quotidien des opérat. des drag. et du matériel.	Jours de travail en chaque endroit.	Coût des opérations par localité.	Coût des opérations de chaque dragueur.	Nombre de yards cubes enlevés par localité.	Total en yards cubes pour chaque dragueur.	Coût du yard cube par localité.	Coût moyen du yard cube pour chaque dragueur.	Nature du dragage.	Localité du dragage.
	$ c.		$ c.		$ c.	$ c.			c.	c		
Laval (n° 1)	48,240 78	175	275 66	159	43,830 18	....	231,100	....	18 $\frac{96}{100}$	......	Tuf, argile dure et pierres	Chenal du Cap-Levrard.
				16	4,410 60	......	43,200	......	10 $\frac{21}{100}$	....	Argile tendre	Courbe de Varennes.
						48,240 78		274,300	......	17 $\frac{58}{100}$		
Laurier (n° 2)	48,375 33	177	273 30	39	10,658 98	....	52,600	....	20 $\frac{26}{100}$	......	Argile tendre	Courbe de Varennes.
				138	37,716 35	....	92,482	....	40 $\frac{78}{100}$	..	Roche schisteuse et pierres	Courbe du Cap-à-la-Roche
						48,375 33		145,082	.....	33 $\frac{34}{100}$		

Lady Aberdeen (n° 3)....	51,060 23	172	296 86	25	7,421 55	....	50,800	....	14 $\frac{61}{100}$	... ..	Argile dure et pierres. ..	Chenal du Cap-Levrard.
				136	40,373 20	....	109,600	....	36 $\frac{83}{100}$	.....	Roche schisteuse et pierres..	Courbe du Cap-Charles.
				11	3,265 48	....	9,200	....	35 $\frac{49}{100}$	....	Gros sable noir (travaux de curage)	Pte-aux-Trembles.
					———	51,060 23	———	169,600	.....	30 $\frac{11}{100}$		
Lady Minto (n° 4) . ..	52,246 22	189	276 43	53	14,651 06	....	154,800	....	9 $\frac{46}{100}$	....	Argile et pierres	Courbe de Varennes.
				136	37,594 16	....	233,200	....	16 $\frac{12}{100}$	.....	Tuf, argile dure et pierres..	Chenal du Cap-Charles.
					———	52,246 22	———	388,000	......	13 $\frac{46}{100}$		
Lafontaine (n° 5)........	56,198 52	180	312 21	45	14,049 63	....	105,600	....	13 $\frac{30}{100}$	....	Argile tendre.	Courbe de Varennes.
				135	42,148 89	....	169,800	....	24 $\frac{82}{100}$	.....	Roche schisteuse........	Courbe du Cap-à-la-Roche
					———	56,198 52	———	275,400	......	20 $\frac{40}{100}$		
Baldwin (n° 6)..........	50,761 50	175	290 06	100	29,006 57	....	192,900	....	15 $\frac{3}{100}$	.....	Tuf, argile et pierres ...	Chenal du Cap-Levrard.
				58	16,823 31	....	225,000	....	7 $\frac{47}{100}$	.....	Sable (creusage).........	Chenal Champlain.
				17	4,931 12	....	69,300	....	7 $\frac{13}{100}$	. .	Argile tendre.	Traverse Ste-Anne.
					———	50,761 50	———	487,200	......	10 $\frac{41}{100}$		
J. Israel Tarte (n° 7)....	113,719 31	172	661 16	172	113,719 31	....	2,914,139	....	3 $\frac{90}{100}$	....	Argile bleue et quelques pierres.........	Lac St-Pierre.
					———	113,719 31	———	2,914,139	......	3 $\frac{90}{100}$		
Beaujeu (n° 8)..	51,306 41	158	324 72	132	42,863 58	. ...	779,100	... .. .	5 $\frac{50}{100}$	.....	Argile et pierres.... ...	Chenal St-Thomas.
				26	8,442 83	....	104,000	....	8 $\frac{11}{100}$	....	Sable, argile tendre et pierres...............	Chenal Beaujeu.
					———	51,306 41	———	883,100	......	5 $\frac{80}{100}$		
Galveston (n° 9)........	55,360 47	145	381 79	145	55,360 47	....	730,000	....	7 $\frac{58}{100}$	.....	Sable, gravois, argile et pierres..	Chenal Beaujeu.
					———	55,360 47	———	730,000	.....	7 $\frac{58}{100}$		
Port de Montréal (chenal)—												
Forage et pétardage, Sec. 12, 13.	....	.....	......	. .	13,386 51	....	11,261	... .	1 $18\frac{7}{8}$	.....	Roches.................	Port de Montréal.
Enlèvement de roches, Sec. 12, 13.	....	......	......	.....	16,130 41	....	26,000	....	62 $\frac{4}{100}$	....	Roches....	"
Dragage, Sec. 36, 42....	....	.....	.....	.....	16,105 03	.. ..	61,464	. . ....	26 $\frac{30}{100}$	.....	Tuf.....	"
						45,681 94		87,464	......	.... .		
	527,268 77	1,543	......	1,543	572,950 71	572,950 71	6,354,285	6,354,285	......	....		

DRAGUEURS.

Ci-suit une description du matériel de dragage figurant à la fin de la saison de 1909, comme attaché par le ministère de la Marine et des Pêcheries au chenal maritime du fleuve Saint-Laurent:

Le dragueur à godets "Laval" (n° 1), coque en bois.

Longueur complète, 150 pieds.
Largeur de bau, 30 pieds.
Profondeur de cale, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 11 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 42 pieds.
Coque faite à Ottawa en 1894.
Godets en acier.
Capacité quotidienne sur fond dur, 1,000 à 2,000 yards cubes.

Le dragueur à godets "Laurier" (n° 2), coque en bois.

Longueur complète, 168 pieds.
Largeur de bau, 32 pieds.
Profondeur de cale, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 10 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 45 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1897.
Godets de ¾ de yard pour tuf.
Capacité quotidienne de travail en sol dur, 1,000 à 2,000 yards cubes.

Le dragueur à godets "Lady Aberdeen" (n° 3), coque en acier.

Longuer complète, 148 pieds.
Largeur de bau, 32 pieds.
Profondeur de cale, 13 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8·5 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 42·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.
Godets en acier.
Capacité quotidienne de travail en sol dur, 1,000 à 2,000 yards cubes.

Le dragueur à godets "Lady Minto" (n° 4), coque en acier.

Longueur complète, 148 pieds.
Largeur de bau, 32 pieds.
Profondeur de cale, 13 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8·5 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 42·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.
Godets en acier.
Capacité quotidienne de travail sur fond dur, 1,000 à 2,000 yards cubes.

Le dragueur à godets "Lafontaine" (n° 5), coque en bois.

Longueur complète, 168 pieds.
Largeur de bau, 32 pieds.
Profondeur de cale, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 9 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 45 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.
Godets en acier.
Capacité quotidienne de travail sur fond dur, 1,000 à 2,000 yards cubes.

Le dragueur à godets "Lary Aberdeen" (n° 3), coque en acier.

Longueur complète, 165 pieds.
Largeur de bau, 34 pieds.
Profondeur de cale, 14 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Maximum de capacité de creusage, 42·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.
Godets de 1 yard cube renforcés pour sol assez dur.
Capacité quotidienne de travail sur fond moyen, 2,500 à 3,500 yards cubes.

Le dragueur hydraulique "J. Israël Tarte" (n° 7), coque d'acier.

Longueur complète, 160 pieds.
Largeur de bau, 42 pieds.
Profondeur de cale, 12·5 pieds.
Tirant d'eau moyen, 6 pieds.
Longueur de monture pour aspirateur, 80 pieds.
Capacité maximum de creusage, 50 pieds.
Construit aux "Polson Iron Works", Toronto, en 1902.
Capacité quotidienne de travail en sol mou, 12,000 à 20,000 yards cubes.

Tuyau de dégorgement et pontons du dragueur "J. Israël Tarte" (n° 7).

23 longueurs de tuyau, 36 pouces de diamètre, 100 pieds de longueur.
1 longueur de tuyau, 36 pouces de diamètre et 35 pieds de longueur.
23 paires de pontons pour flotter les tuyaux, 42 pouces de diamètre, 90 pieds de longueur.

Chaland à treuil (n° 3) pour dragueur "J. Israël Tarte", coque en bois.

Longueur complète, 60 pieds.
Largeur de bau, 18 pieds.
Profondeur de cale, 6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Chaland à treuil (coque en bois) pour dragueur "J. Israël Tarte" (avec chaudière et treuil à vapeur).

Longueur totale, 63 pieds.
Largeur de bau, 27 pieds.
Profondeur de cale, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1909.

Le dragueur aspirateur " Galveston " (nº 9), coque en acier, double hélice.

Longueur complète, 233 pieds.
Largeur de bau, 39 pieds.
Profondeur de cale, 15·5 pieds.
Tirant d'eau lorsque chargé de 1,800 tonnes, 14·9 pieds à l'arrière, 13·1 pieds à l'avant.
Capacité maximum de creusage, 55 pieds.
Deux pompes aspirantes, type hollandais, 8 pieds 6 pouces de diamètre en dehors.
Capacité de travail, 1,350 yards cubes en 45 minutes.
Capacité de caisse à clapets, 1,400 yards cubes.
Construit en 1904.

Le dragueur aspirateur " Beaujeu " (nº 8) pour eau salée, coque en acier, double hélice.

Longueur entre perpendiculaires, 264 pieds.
Longueur de bau, 45 pieds.
Profondeur de cale, 20 pieds.
Capacité des caisses à clapets, 2,000 yards cubes.
Capacité de travail, 2,000 yards cubes en 45 minutes.
Capacité maximum de creusage, 65 pieds.
Tirant d'eau, chargé, 15 pieds.
Vitesse ordinaire, 9 milles statutaires.
Construit aux chantiers de Sorel en 1907.

REMORQUEURS.

Le remorqueur brise-glace et dragueur " Lady Grey " (coque en acier, double hélice).

Longueur entre perpendiculaires, 172 pieds.
Longueur complète, 183 pieds 6 pouces.
Longueur hors gabarit, 32 pieds.
Largeur extrême, 32 pieds 3 pouces.
Profondeur, hors gabarit, 18 pieds.
Tirant moyen (normal), 12 pieds.
Tirant moyen (en brisant la glace), environ 13 pieds.
Déplacement avec tirant de 12 pieds, 1,070 tonnes.
Vitesse moyenne avec tirant de 12 pieds, en 6 courses sur distance mesurée, 14 nœuds.
Construit par *Vickers, Sons & Maxim, Limited,* Barrow-in-Furness, en 1906.

Le remorqueur " Frontenac " (coque composite).

Longueur complète, 113 pieds.
Largeur de bau, 23 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 9 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Le remorqueur " De Lévis " (coque en bois).

Longueur complète, 104 pieds.
Largeur de bau, 20 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Le remorqueur "James Howden" (coque en bois).

Longueur complète, 100 pieds.
Largeur de bau, 21 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7·5 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Le remorqueur 'Saint-Jean-d'Iberville" (coque en acier).

Lougueur complète, 90 pieds.
Largeur de bau, 18 pieds.
Profondeur de cale, 12 pieds.
Tirant d'eau moyen, 10 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1897.

Le remorqueur "Lac-Saint-Pierre" (coque en bois).

Longueur complète, 100 pieds.
Largeur de bau, 21 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7·6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.

Le remorqueur "Portneuf" (coque en bois).

Longueur complète, 85 pieds.
Largeur de bau, 17 pieds 3 pouces.
Profondeur de cale, 9 pieds 9 pouces.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit en 1905.

Le remorqueur "Cartier" (coque en bois).

Longueur complète, 84 pieds.
Largeur de bau, 18 pieds.
Profondeur de cale, 9·5 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1893.

Le remorqueur "Emilia" (coque en bois).

Longueur complète, 84 pieds.
Largeur de bau, 17 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Le remorqueur "Champlain" (coque en bois).

Longueur complète, 84 pieds.
Largeur de bau, 17 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1901.

Le remorqueur "Jessie Hume" (coque en bois).

Longueur complète, 72 pieds.
Largeur de bau, 17·2 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8·5 pieds.
Construit à Buffalo en 1878.

Le remorqueur "Montcalm" (coque en bois).

Longueur complète, 80 pieds.
Largeur de bau, 23 pieds.
Profondeur de cale, 8 pieds.
Tirant d'eau moyen, 7 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Le remorqueur "Carmelia" (coque en bois).

Longueur complète, 84 pieds.
Largeur de bau, 17 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Tirant d'eau moyen, 8 pieds.
Acheté en 1903.

CHARBONNIERS.

Charbonnier "N° 1" (coque en bois).

Longueur complète, 120 pieds.
Largeur de bau, 24 pieds.
Profondeur de cale, 10 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Charbonnier "N° 2" (coque en bois).

Longueur complète, 125 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur de cale, 11 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1900.

Charbonnier "N° 3" (coque en bois).

Longueur complète, 98 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Profondeur de cale, 12 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1902.

Charbonnier "N° 4" (coque en bois).

Longueur complète, 98 pieds.
Largeur, 28 pieds.
Profondeur de cale, 12 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Arrache-pierre "N° 2" (coque en bois).

Longueur complète, 80 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur de cale, 9·8 pieds.
Reconstruit aux chantiers de Sorel en 1897.

Arrache-pierre "N° 3" (coque en bois).

Longueur complète, 108 pieds.
Largeur, 34 pieds.
Profondeur de cale, 14 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1903.

Chaland de sondage "N° 1" (coque en bois).

Longueur complète, 60 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur de cale, 6 pieds.
Construit aux chantiers de Sorel en 1898.

Chaland de sondage "N° 2" (coque en bois).

Longueur complète, 75 pieds.
Largeur, 38 pieds.
Profondeur de cale, 5 pieds.
Transféré de la station de Prescott en 1909. Refait et amélioré.

Atelier flottant (coque en bois).

Longueur totale, 90 pieds 4 pouces.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
1 forge, 1 modeleur, 1 roue d'émeri, 1 foret, 1 tour, 1 moteur à gazoline 6 ch.-v.
Logements pour 4 hommes.
Construit aux chantiers de Sorel en 1908.

Deux chalands-logements (coques en bois).

Longueur totale, 60 pieds.
Largeur, 18 pieds.
Profondeur de cale, 7 pieds.
Construits à Sorel en 1908.

Un chaland-logement (coque en bois).

Longueur totale, 75 pieds.
Largeur, 25 pieds.
Profondeur de cale, 5·5 pieds.
Construit à Sorel en 1902.

CHALANDS À CLAPETS.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur, 24·5 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Capacité, 200 yards cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1897.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 90 pieds.
Largeur, 18 pieds.
Profondeur de cale, 7 pieds.
Capacité, 150 yards cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1898.

4 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur, 24 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Capacité, 200 yards cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1899 et 1901.

5 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer les portes.

Longueur toale, 98 pieds.
Largeur, 24 pieds.
Profondeur de cale, 9·5 pieds.
Capacité, 300 yards cubes.
Construits aux chantiers de Sorel, 2 en 1901, 3 en 1902.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer le portes.

Longueur totale, 97 pieds.
Largeur, 24·5 pieds.
Profondeur de cale, 9 pieds.
Capacité, 300 yards cubes.
Construits aux chantiers de Sorel en 1903.

2 chalands à clapets (coques en bois), avec mécanisme hydraulique pour fermer le portes.

Longueur totale, 93 pieds.
Largeur, 24 pieds 5 pouces.
Profondeur de cale, 8 pieds.
Capacité, 250 yards cubes.
Construits à Sorel en 1909.

2 petits chalands plats (coques en bois), en usage aux chantiers de Sorel.

20 pieds par 40 pieds.
Un de ces chalands est muni d'une grue de la capacité de 5 tonnes.

ANNEXE N° 4.

CHANTIERS DE SOREL.

SOREL, 27 juin 1910.

M. G. J. DESBARATS,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport ci-dessous sur les travaux exécutés aux chantiers de Sorel durant les douze mois qui se sont écoulés entre le 1er avril 1909 et le 31 mars 1910:—

Au début de l'exercice, toute la flotte du chenal maritime se trouvait à Sorel, où l'on achevait de la réparer et de l'équiper pour les travaux de la prochaine saison de navigation.

Il y avait là neuf dragues, avec leurs remorqueurs, chalands, chalands à charbon, grues flottantes de dérochement, ateliers flottants, etc., et trois bateaux d'inspection.

Se trouvaient aussi alors aux chantiers de Sorel: *La Canadienne,* du service hydrographique; le *Lady Grey*; le *Maisonneuve*; la drague *International,* du ministère des Travaux publics; les navires *Verchères, Hosanna* et *Alpha,* du service des phares, et plusieurs chalands affectés à la construction de ceux-ci. Citons, en outre, le *Shamrock,* l'*Acétylène* et le *Constance,* qui étaient aussi en réparation.

RÉPARATIONS EXÉCUTÉES AU PRINTEMPS.

Les travaux exécutés sur les bateaux susmentionnés ont été décrits dans le rapport établi pour le dernier exercice; cependant, dans la plupart des cas ils ne furent achevés que pendant l'exercice suivant.

La navigation sur la rivière Richelieu se trouva ouverte le 5 avril, et sur le Saint-Laurent le 18. Le 28 avril la drague n° 7 quitta la première les chantiers. Les autres la suivirent promptement et successivement.

CONSTRUCTIONS.

On continua la construction du bâtiment de service n° 21, de l'administration des phares. Ce navire fut lancé avec succès le 4 septembre. On lui donna le nom de *Montmagny.*

Drague n° 19.—En septembre 1909 la construction de cette drague se trouvait presque achevée: à l'aide de la grue flottante appartenant à la Commission du port de Montréal, on y plaça ses trois béquilles. Mais, lorsqu'elles furent en place, on constata que le déplacement de la drague n'était pas en rapport avec le grand poids et la puissance des béquilles. La drague fut donc remise sur cale en septembre 1909, afin d'augmenter la longueur de sa coque, de façon à lui donner le déplacement voulu.

Construction n° 29.—La coque du remorqueur, ainsi désignée ici, était prête à être lancée en septembre 1909. Depuis, il a été muni de sa chaudière, de sa machine, et on a presque achevé sa boiserie. Aussi, pensons-nous qu'il sera prêt vers la fin du présent exercice et qu'on pourra commencer à s'en servir en juin.

MATÉRIAUX POUR DE FUTURES CONSTRUCTIONS.

Durant l'année 1909, on a commandé des matériaux pour les constructions suivantes: Une drague à échelles, un chaland à clapets coniques pour le sable, un chaland à charbon.

Ces matériaux furent partiellement reçus aux chantiers de Sorel durant l'hiver 1910.

Construction n° 20.—Grue flottante pour dérochements. Elle a été mise en chantier en 1909. En mars 1910 sa construction était assez avancée pour que l'on fût assuré de pouvoir la lancer pendant les hautes eaux de mai.

Construction n° 24.—Drague à cuiller. On la mit en chantier en 1909-10; au cours de cette dernière année on en commença le montage.

ENTRETIEN ET AMÉLIORATION DES BÂTIMENTS ET DE L'OUTILLAGE DES CHANTIERS.

On a fait les réparations voulues à tous les bâtiments, peinturé les toits des ateliers et badigeonné la clôture qui entoure les chantiers. Le chemin de fer à voie étroite a été entretenu convenablement, et on a établi une grue au-dessus de la voie ferrée normale des chantiers de construction de navires. Cette grue peut lever 30 tonnes, mais, afin de faciliter le levage rapide des petits fardeaux, on l'a pourvue d'une poulie auxiliaire et d'un trolley.

Afin d'abriter les cylindres à cintrer, achetés l'année précédente, on a agrandi l'atelier des chaudières sur l'un de ses côtés, et prolongé à travers cette nouvelle partie du bâtiment les rails de roulement d'une grue mobile, récemment modifiée, dont on se servait dans la partie sud dudit bâtiment. De la sorte, les feuilles de tôle sont apportées aux cylindres, puis dans l'atelier principal où l'on monte les chaudières. Les fondations sur lesquelles reposent les cylindres sont en béton, sur pilotis enfoncés jusqu'à 12 pieds de profondeur. On a établi de même les murs et les piliers.

On a construit un nouveau magasin (bâtiment n° 24) destiné à recevoir toutes les machines neuves construites dans les ateliers des chantiers ou achetées ailleurs, mais, toujours, jusqu'à ce qu'on les installe ou qu'on les expédie à destination.

Ce bâtiment a 60 pieds de long par 36 pieds de large. Il est à un étage et ses fondations ont été établies sur pilotis, à cause des poids considérables qu'elles doivent supporter.

Bâtiment n° 3 (atelier d'ajustage des tuyaux).—Dans ce bâtiment, on a établi un plancher en fonte pour faciliter le cintrage des tuyaux. De plus, on a construit une plate-forme et un hangar où ils seront déposés et abrités.

Bâtiment n° 4.—On y a modifié les bureaux de façon à avoir deux pièces de plus. On fut en outre obligé de réparer les fondations du magasin au rez-de-chaussée.

Bâtiment n° 6 (forge).—Sur un de ses côtés on a agrandi de 10 pieds la maréchalerie.

Scierie.—On a ajouté à son outillage: une scie circulaire de 60 pouces, une machine à aiguiser les scies, et un ventilateur à aspiration.

RÉSUMÉ SUCCINCT DES PRINCIPALES RÉPARATIONS EFFECTUÉES DURANT L'ANNÉE.

"Acétylène".—Au printemps de 1909 ce chaland se trouvait reconstruit et équipé. On procéda à son peinturage et à ses radoubs ordinaires pendant la saison de navigation. Le 2 juillet on le remit sur cale pour changer son robinet de prise d'eau, et, pendant l'hiver de 1910, on modifia l'une de ses chambres et on le mit complètement en ordre.

"Adélard".—On a calfaté, peinturé et entièrement radoubé ce chaland.

"Alpha".—Sa coque fut calfatée au début du printemps et il a été remis trois fois sur cale. Deux fois pendant l'été pour renouveler son hélice, et une fois avant l'hiver de 1910. Il n'est pas en service cette année.

Chalands—Chaland à charbon n° 1.—Son pont a été réparé et on l'a calfaté et peinturé.

Chaland à charbon n° 2.—Il a été peinturé et on a renouvelé sa lisse de garde-corps.

Chaland à charbon n° 3.—On a réparé sa lisse de garde-corps; calfaté le pont du gaillard d'avant; radoubé la coque; et réparé le manchon du gouvernail.

Chaland à charbon n° 4.—Ce navire a été peinturé, muni d'un sifflet neuf et de deux daviers, et on a réparé son pont.

Chaland "Beauport" (du ministère des Travaux publics).—On l'a halé sur la cale de construction pour radouber sa coque, affermir ses agrès et lui donner deux couches de peinture.

"Bronx" et "Buffalo".—Ce sont deux canots automobiles à essence de pétrole que l'on entretint convenablement durant l'été, et que l'on remisa pendant l'hiver dans un hangar, afin de les réparer.

Remorqueur "Carmelia".—Il a été halé deux fois sur cale. La première fois, durant l'été de 1909, pour être calfaté, la deuxième fois en novembre 1909. On le garda sur cale pendant l'hiver, afin de redresser son arbre d'hélice et renouveler son tube d'étambot. On répara ses pistons, ses soupapes, ses lisses de garde-corps, et ses chaudières. Ces dernières durent être matées.

Remorqueur "Cartier".—Le premier juin 1909, on le hala sur cale pour réparer son tube d'étambot, et le 14 septembre pour redouber sa quille, son gouvernail et les réas de celui-ci. La chaudière fut aussi réparée et on renouvela 35 de ses tubes.

Remorqueur "Champlain".—Pendant l'hiver de 1910, on a peinturé ce navire, modifié ses roufs, placé sa cuisine sur le pont, construit quatre cabines dans son intérieur, examiné et réparé sa chaudière, dont on a maté les entretoises, renouvelé les plaques de fondation et rajusté les connexions, et, enfin, renouvelé la machine pour le gouvernail en installant une machine à vapeur neuve.

Remorqueur "Daisy".—Du ministère des Travaux publics. Le 16 juillet on a renouvelé ses grilles.

Chaland "Davis".—En avril 1909, on renforça son mât au moyen d'un manchon en acier. Pendant l'été on renouvela sa soupape de sûreté, et, pendant l'hiver de 1910, on répara son poêle, le tuyautage de la vapeur, ses guindeaux et toute la machinerie. De plus, on renouvela quelques planches du pont, que l'on rendit étanche avec de l'étoupe et de la colle marine.

"De Lévis."—On a peinturé ce navire, enlevé et examiné sa chaudière, et mis en bon ordre ses appareils de chauffage et d'électricité.

Drague N° 1.—Pendant l'été de 1909 on a fait à cette drague quelques réparations ordinaires de peu d'importance; mais, pendant l'hiver on a réparé ses godets, les plaques de sa caisse, et l'on a examiné ses machines et ses treuils. En outre, on a renouvelé son tambour d'en haut, enlevé deux de ses chaudières pour les examiner et les nettoyer, et mis en place une cheminée destinée au foyer principal.

Drague N° 2.—On lui a adjoint un radeau de 24 tonneaux, et, pendant l'hiver de 1910 elle a subi des réparations générales à ses godets, à sa caisse, à son installation électrique, à sa machine, et à ses chaudières. On a aussi renforcé son bâti en A et sa grue d'avant, et examiné et entretoisé son élinde.

Drague N° 3.—Hiver de 1910.—On a fait des réparations ordinaires à ses parties en bois; renouvelé quelques tubes de sa chaudière et son tambour d'en bas; et enlevé son élinde pour en réparer la pièce de support.

Drague N° 4.—On a réparé ses godets, renouvelé ses tambours d'en haut et d'en bas, et enlevé une de ses chaudières pour la réparer et la nettoyer.

Drague N° 5.—On a renouvelé la console à la partie inférieure de l'élinde. Hiver de 1910: le tambour d'en haut a été renouvelé; les machines ont été examinées, et on a calfaté le pont et la coque de cette drague. Ses godets et son élinde furent en outre débarqués pour en réparer les pièces de support.

Drague N° 6.—1909.—Réparations ordinaires. Hiver de 1910.—On a renouvelé le tambour d'en bas; enlevé les chaudières pour pouvoir les inspecter et les nettoyer; posé de nouvelles soupapes de sûreté et examiné complètement l'installation électrique et les machines.

Drague N° 7.—Pendant l'été de 1909 on construisit un radeau de 24 tonneaux, que l'on adjoignit à cette drague. La même année on commença la construction de quatre pontons de 100 pieds de long chacun. Ils furent achevés durant l'hiver, afin de pouvoir être employés avec le couloir de ce dragueur.

Les 22 pontons qui existent actuellement furent tous halés à terre à la fin de novembre. On vérifia leur étanchéité, leurs voies d'eau furent aveuglées, leurs coques radoubées et ils furent tous peinturés et mis en bon ordre.

On a réparé la roue mobile de la turbine, et établi des modèles de cette roue, ce qui a permis d'en faire fondre une neuve que l'on gardera en réserve.

Afin de pouvoir draguer à une plus grande profondeur, on a modifié le coude d'amenée du tuyau de succion. Ce dispositif permettra de manœuvrer l'élinde qui porte ce tuyau et des crocs, de façon à lui faire attaquer le fond sous un plus grand angle.

On a aussi réparé les chaudières de cette drague, y installant des souffleurs à jets, ce qui fait que, maintenant, trois chaudières sont munies de ce dispositif, qui est excellent pour assurer la propreté des carneaux.

En outre, on a remplacé les deux parquets de la chaufferie, en briques et ciment, qui se trouvaient devant les chaudières, par des panneaux en plaques quadrillées, avec espacement en dessous. Ces nouveaux parquets permettront d'atteindre le bordé en tôle et les carlingues, lorsqu'il faudra les nettoyer ou les repeinturer.

Enfin, on a installé sur cette drague une nouvelle embarcation de sauvetage et ses daviers.

Drague N° 8.—En avril 1909 on a muni ce dragueur d'un treuil neuf, et, durant l'été, on lui fit subir les réparations ordinaires. Au cours de l'hiver de 1910 on répara le suçoir de l'élinde, le faisant refondre en deux parties afin de faciliter l'ajustage des pièces.

De plus, on a renouvelé les coussinets de gaïac du tube d'étambot, établi de nouvelles grues sur cette drague, et modifié deux paires de ses pistolets d'embarcation.

Drague N° 9.—Cette drague fut mise en cale sèche pendant qu'elle se trouvait à Lévis, alors que l'on gratta et examina sa coque, et que l'on redressa et entretoisa les plaques de son élinde de succion.

Entre temps on construisait à Sorel quatre battants de clapets et un certain nombre de charnières, qui furent posés en remplacement des pièces brisées, tandis que l'on radoubait ce dragueur. Au cours de l'hiver de 1910 on renouvela deux de ses mâts; on fit de grandes réparations à sa chaudière; et on ajouta quatre feux de position à l'avant de ce bateau. Enfin, après l'avoir gratté complètement on peintura l'intérieur de sa coque en tôle; on mit une couche de ciment sur sas fleurs de fond; et on retarda

le peinturage extérieur de sa coque jusqu'en avril 1910. Le grattage et le peinturage auquel on se livra étaient de toute première importance pour la conservation de la coque et des membrures.

Remorqueur " Emilia ".—Durant l'été de 1909, on le hala sur cale afin de réparer son gouvernail, de calfater sa coque, et de le peinturer; en novembre, il fut de nouveau remis en chantier, pour renouveler son hélice et réparer sa quille, qui s'était fendue lors d'un échouement sur un haut-fond.

Pendant l'hiver de 1910, on fit quelques modifications aux boiseries de ce navire. La cuisine fut placée sur le pont, et on aménaga plusieurs cabines à l'intérieur, afin de permettre à un équipage double de vivre sur ce remorqueur, et de se passer d'un chaland d'habitation.

En outre, on enleva la chaudière de l'*Emilia* pour l'inspecter et la nettoyer.

" Falken ".—Cet ancien baleinier fut transformé en un bateau-feu destiné au lac Erié, où il sera désigné par l'appellation de " South East Shoal n° 18 ".

On mit à son bord les agrès et appareils convenables: ancres, chaînes, embarcations de sauvetage, lanternes, boule de signaux, cloche sous-marine, etc.

Sa coque fut entièrement grattée et peinturée, à l'intérieur et à l'extérieur; et les travaux auxquels il donna lieu ne furent achevés qu'en mai 1910.

" Fielding ".—Pour ce dragueur, qui appartient au ministre des Travaux publics, on fit fondre trois godets complets en acier, qui furent mis en place à Sorel. Et ce, en suivant les plans de ce dragueur, qui sont aux chantiers depuis sa construction.

Atelier flottant.—On a examiné et mis en bon ordre sa machine à essence de pétrole, et installé un poêle de chauffage à bord, vu qu'il ne s'y trouve pas de chaudière à vapeur.

Grue flottante.—La grue flottante que les Commissaires du port de Montréal ont achetée à MM. Vickers, Sons et Maxim fut d'abord amenée à Sorel, où l'on procéda à son montage en présence des représentants de cette firme, la main-d'œuvre voulue ayant été prêtée par les chantiers. On la peintura et on posa une couche de ciment sur l'intérieur de sa coque. Le coût de ces travaux fut remboursé par les constructeurs de cette grue.

" Frontenac ".—Il fut halé sur cale pour renouveler ses hélices.

Remorqueur " Hosanna ".—Ce remorqueur, qui appartient au service de la construction des phares, fut halé sur cale en mai 1909, pour radouber sa coque. Le 26 novembre il fut de nouveau halé afin de subir de grandes réparations que l'on exécuta pendant l'hiver de 1910. On reconstruisit presque toute sa partie arrière; ses machines furent remises à neuf; et l'on renouvela son cylindre de haute pression et son séparateur intermédiaire. En outre, on ajouta les colliers des excentriques, des tiges neuves, des presse-étoupe, etc., et l'on enleva l'hélice et son arbre pour rectifier leur position. Enfin, l'on répara les boiseries au-dessus du pont.

" Iberville ".—On le hala deux fois sur cale, en avril 1909 et en août de la même année. La première fois pour réparer son gouvernail, la deuxième pour renouveler deux ailes de son hélice qui avaient été brisées, et réparer son tube d'étambot. Pendant l'hiver on radouba ce navire comme à l'ordinaire et on le peintura.

Remorqueur " James Howden ".—Durant l'hiver de 1910 on calfata son pont, on examina ses machines, et on enleva sa chaudière pour la nettoyer et la réparer.

Remorqueur " Jessie Hume ".—Pendant l'été on lui fit subir quelques petites réparations. Le 28 mai, il fut halé sur cale pour réparer son tube d'étambot et calfater sa coque, et, pendant l'hiver, on installa à son bord un guindeau à vapeur neuf, avec pistons de 5 pouces à jeu de 5 pouces. En outre, on répara les tubes de sa chaudière, on le munit d'une cheminée neuve, et on répara sa boiserie.

Brise-glace "Lady Grey".—On l'a peinturé, en 1909, pour sa croisière d'été. Il n'a pas passé l'hiver à Sorel.

Service d'entretien des phares.—On a peinturé les bateaux-feux n°s 1 et 2 du lac Saint-Pierre, et construit des cloisons entre la chambre où se trouvent les réservoirs du gaz et celle du gardien. De plus, on y établit la ventilation nécessaire.

Bateau-feu n° 3.—Il a aussi été modifié de la même manière. Au printemps de 1910 on livra à ce service 4 balises et 6 guérites.

"Maisonneuve".—Ce navire, qui appartient au service d'entretien des phares, fut halé sur cale en novembre 1909, ainsi que le chaland *Lenore.* On répara alors la coque et le pont du *Maisonneuve*; sa chaudière à bouilleurs fut entièrement examinée; et on lui donna une embarcation de 15 pieds 3 pouces x 3 pieds 9 pouces que l'on construisit à son intention.

Remorqueur "Monitor".—Du ministère des Travaux publics. Il a passé l'hiver aux chantiers, où on le hala sur cale pour réparer son tube d'étambot et l'arbre de son hélice. Ses machines furent aussi réparées.

Drague "Ottawa".—Du ministère des Travaux publics. Elle a aussi passé l'hiver aux chantiers, où l'on a réparé ses machines.

Remorqueur "Lac Saint-Pierre".—On le hala sur cale le 12 juin, pour réparer son gouvernail et son tube d'étambot. Au cours de l'hiver on répara ses machines, ses boiseries et ses chaudières.

Chalands de la drague "Ottawa".—En octobre 1909, on a halé deux fois sur cale chacun des deux chalands de cette drague, pour les réparer; et, en novembre, on les hala pour les garder aux chantiers pendant l'hiver.

Remorqueur "Montcalm".—On a halé sur cale ce remorqueur, le 25 juin 1909, pour calfater sa coque et le peinturer.

Remorqueur "Montmorency".—Du ministère des Travaux publics. Il fut halé sur cale le 22 octobre 1909 pour renouveler son hélice; et on l'y remit pour l'y faire passer l'hiver, alors que l'on modifia son tambour de la roue du gouvernail, en en changeant la forme. De plus on renouvela un groupe des tubes de sa chaudière tubulaire.

Remorqueur "Ottawa".—Du ministère des Travaux publics. Pendant l'été de 1909 on a renouvelé son hélice.

Remorqueur "Portneuf".—Il subit quelques minimes réparations durant l'été de 1909, et, l'hiver suivant, on enleva sa chaudière pour la nettoyer et l'inspecter.

Chaland "Sarah".—Durant l'été de 1909, on le calfata et on le peintura.

Chalands à déblais.—Les n°s 1, 15, 7, 10, 2 et 15 furent halés sur cale pour radouber leurs coques, et réparer les battants des clapets et les boiseries.

Chaland plat n° 1.—Le 7 décembre 1909 on le hala à terre pour le radouber pendant l'hiver.

Chaland à grue n° 22.—On a renouvelé sa cheminée et, le 7 décembre 1909, on le hala sur cale pour le radouber pendant l'hiver.

Chaland-ponton n° 24.—Pour la drague n° 7.—Les machines du vieux chaland d'ancrage furent installées sur un bateau neuf du même type. On construisit un rouf. Le 24 mai, après une forte tempête sur le lac Saint-Pierre, on fut obligé de haler ce chaland à terre, afin d'examiner et de radouber sa coque, et de renforcer sa membrure par des genoux.

Chaland à vapeur "Shamrock".—Le 6 août 1909 on le hala sur cale pour réparer sa savate, renouveler son propulseur, et le peinturer. Pendant l'hiver de 1910 on le répara et on renforça sa poupe.

Chaland n° 1, pour sondages.—On l'a examiné entièrement.

Chaland n° 3, pour sondages.—On a reconstruit deux chalands accouplés qui servaient à faire des sondages, et employé sur le nouveau bateau la machinerie qui se trouvait sur l'ancien, après l'avoir modifiée dans ce but. Le nouveau bateau a 36 pieds de large et 75 pieds de long. Son arbre de couche supporte cinq tambours indépendants, qu'actionnent des griffes, et dont on se sert pour manœuvrer les rouleaux de suspension, etc. En outre, on a construit une chambre pour les cartes marines, devant laquelle on a établi une passerelle.

Service des signaux.—Afin d'avoir une meilleure vue de la rivière, on a exhaussé de 6 pieds le bâtiment de la station que ce service possède à Sorel. Cette modification a augmenté la capacité d'emmagasinage de la partie inférieure dudit bâtiment.

On a aussi exhaussé de 6 pieds le bâtiment de la station de la Longue-Pointe.

A Verchères, on établit une station en se servant de la tour d'un ancien moulin à vent, que l'on modifia selon les besoins de la station.

Béquilles.—On a muni de crémaillères et d'un sabot à rallonge deux des béquilles de l'avant de la drague *Sir Wilfrid.* Ces béquilles sont maintenant prêtes à être expédiées sur demande.

Grues flottantes de dérochement.—Les n°s 2 et 3 ont subi les réparations ordinaires.

TRAVAUX EXÉCUTÉS DURANT L'HIVER DE 1910.

A la fin de 1909 toute la flotte de dragage était retournée à ses quartiers d'hiver. Se trouvaient aussi à Sorel, pour y passer cette saison: la drague *Ottawa,* le remorqueur *Monitor* et le yacht *Montmorency,* du ministère des Travaux publics; le *Verchères,* l'*Hosanna,* l'*Alpha* et plusieurs chalands du service de la construction des phares; le *Maisonneuve,* le *Shamrock* et l'*Acétylène,* du service de l'entretien des phares; les phares flottants n°s 1 et 3, et, enfin, le phare flottant n° 18, destiné à la batture sud-est du lac Erié. En tout il y avait aux chantiers environ 70 navires de désignations diverses, plus les 22 pontons de la drague à succion n° 7.

Notes générales.—On a nettoyé et peinturé tous les bâtiments et toutes les clôtures des chantiers. Les machines ont été entretenues en bon ordre, y compris la conduite de distribution de l'air comprimé, les appareils de chauffage, ceux de l'éclairage électrique, l'aqueduc, les cales de construction, les bigues des machines à mâter, etc., et les appareils téléphoniques. On fit et on entretint les chemins d'hiver dans les chantiers et sur la rivière Richelieu, le long de la flotte qui y passe la saison rigoureuse, et, selon les besoins, on coupa la glace autour des navires.

Personnel employé.—Durant l'exercice, le personnel employé a varié, par jour, de 716 à 940 hommes. La moyenne a été de 798.

L'état financier soumis montre que la dépense totale faite pour les chantiers de construction de navires, à Sorel, et pour le chenal maritime, s'est élevée à $1,132,423.81.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Directeur des chantiers de construction de navires.

CHANTIERS DE L'ÉTAT, SOREL.

RELEVÉ des recettes et des dépenses pour l'exercice 1909-1910.

Année.	——	Montant.
1910.		$ cts.
31 mars....	Creusage du chenal maritime du fleuve St. Laurent...	720,739 29
31 "	Amélioration de l'outillage de dragage.	
	Construction d'une drague pour le Cap-à-la-Roche. $85,310 66	
	" de la grue flottante de dérochement N° 4.... 34,506 29	
	Construction d'une drague à cuiller de 10 verges cubes.... 43,354 18	
	Construction d'une drague à échelles.... 9,053 90	
	" d'un remorqueur en bois à hélices jumelles.... 31,054 21	
	Construction du chaland à charbon n° 4... 826 50	
	" d'un chaland en acier de 300 verges cubes.... 7 05	
		204.112 79
31 "	Steamer du service de la construction des phares en aval de Québec....	128,274 14
31 "	" " " " sur les lacs.	10,122 71
31 "	Steamer *Maisonneuve*....	3,635 72
31 "	Service hydrographiqne, steamer *La Canadienne*....	2,577 88
31 "	Construction des phares, P.Q....	30,320 17
31 "	Entretien des phares, P.Q....	13,090 76
31 "	Service des signanx....	2,454 25
31 "	Croiseur *Constance*....	8,636 18
31 "	Steamer *Katrina*....	1,159 91
31 "	" *Scout*....	52 31
31 "	Signal sonore du cap Dog....	400 00
31 "	Bateau-feu de l'île Rouge....	97 15
31 "	Entretien en amont de Montréal....	398 95
31 "	Steamer *Champlain*....	26 70
31 "	Magasin du service fédéral des phares à Prescott....	85 05
31 "	Agence de Québec....	9 24
31 "	Bateau-feu n° 18....	4,213 71
31 "	Ministère des Travaux publics (réparations faites aux dragues, remorqueurs, etc....	1,725 28
31 "	Appointements à Ottawa....	291 62

Année.	——		Amount.
1910.			$ cts.
31 mars....	Exploitation de la flotte de dragage....	$559,438 48	
31 "	Dragage du port de Montréal....	45,681 94	
31 "	Construction pour la flotte de dragage....	28,620 68	
31 "	Améliorations aux chantiers de Sorel....	33,356 99	
31 1	Effets et matériel....	22,925 26	
			690,023 35
31 "	Améliorations, à la flotte de dragage.		
	Construction de drague n° 19, pour Cap-à-la-Roche....	83,310 66	
	Construction n° 20 : grue de déroche. n° 4.	34,506 29	
	" " 24 : drague à cuiller, 10 vg. cubes....	43,354 18	
	" " 26 : drague à échelles....	9,244 27	
	" " 29 : remorqueur en bois à 2 hélices....	31,054 21	
	" " 32 : chaland à charbon, n° 4.	826 50	
	2 " 33 : chaland en acier, pour déblais....	7 05	
			204,303 16
31 "	Steamer du service de la construction des phares en aval de Québec....		128,274 14
31 "	" " " " sur les lacs.		10.122 71
31 "	Steamer *Maisonneuve*....		3,639 10
31 "	Service hydrographique, steamer *La Canadienne*....		2,577 88
31 "	Construction des phares, P.Q....		30,320 17
31 "	Entretien des phares, P.Q....		13,090 76
31 "	Service des signaux....		2,454 25
31 "	Croiseur *Constance*....		8,636 18
31 "	Steamer *Katrina*....		1,174 91
31 "	" *Scout*....		52 31
31 "	Signal sonore du cap Dog....		400 00
31 "	Bateau-feu de l'île Rouge....		97 15
31 "	Entretien en amont de Montréal....		398 95
31 "	Steamér *Champlain*....		26 79
31 "	Magasin du service fédéral des phares, à Prescott....		85 05
31 "	Agence de Québec....		9 24

		31	"	Bateau-feu nº 18....	4,213 71
		31	"	Ministère des Travaux publics (réparations faites aux dragues, remorqueurs, etc.)....	13,656 00
		31	"	Vickers Sons & Maxim, au sujet de la grue-flottante..	1,234 65
		31	"	Appointements à Ottawa....	4,216 62
		31	"	Steamer *Lady Grey*, de l'Etat (navigation d'hiver)....	13,416 82
	1,132,423 81				1,132,423 81

Chantiers de l'Etat, Sorel, 31 mars 1910.

L. G. PAPINEAU,
Directeur des chantiers de construction de navires.

ANNEXE N° 5.

ETAT des dépenses durant l'exercice financier 1909-10.

Service.	Crédit.	Dépense.	Balance.
	$ c.	$ c.	$ c.
Service océanique et fluvial—			
Vapeurs et brise-glaces de l'Etat	635,000 00	493,149 74	141,850 06
Examens des patrons et seconds	11,400 00	6,662 52	4,734 48
Récompenses pour sauvetage	39,600 00	39,039 76	562 24
Enquêtes sur les naufrages	12,000 00	7,760 21	4,239 79
Ecoles de navigation	8,000 00	1,828 58	6,171 42
Enregistrement des navires	2,000 00	1,058 07	941 93
Enlèvement d'obstructions	20,000 00	3,751 37	16,248 63
Service des marées	42,500 00	21,093 17	21,406 83
Service postal d'hiver	6,000 00	214 83	5,788 12
Inspection du bétail	4 500 00	4,335 90	164 10
Outillages de sauvetage	30,000 00	30,000 00	....
Dépenses imprévues	5,000 00	3,200 88	1,799 12
Milice navale	10,000 00	6,741 89	3,258 11
Patrouille des eaux septentrionales	59,000 00	36,942 75	22,057 25
Nouveau vapeur brise-glaces	150,000 00	148,143 17	1,856 83
	1,035,000 00	803,921 09	231,078 91
Travaux Publics—imputable sur le capital—			
Chenal des navires	800,000 00	720,739 29	69,260 71
Jetées permanentes dans le lac Saint-Pierre, etc	120,000 00	87,105 80	32,894 20
Dragage dans le fleuve Saint-Laurent	250,000 00	204,112 79	45,887 21
Achat de propriété pour l'arsenal maritime, Sorel	30,000 00	....	30,000 00
	2,200,000 00	1,011,957 88	188,042 12
Servicé des phares et service côtier—			
Agences, loyers et dépenses imprévues	33,000 00	32,998 05	1 95
Salaires et allocations aux gardiens des phares	370,000 00	324,416 14	45,583 86
Salaire de John Kelly depuis sa suspension jusqu'à sa réinstallation	233 33	233 33	....
Services de R. Rivers, gardien du phare à Miscou, N.-B., en 1899	100 00	100 00	....
Entretien et réparation des phares	730,000 00	704,049 60	25,950 40
Services de M. Barrett, renfl. de bouées, 1908-9 et 1909-10	750 00	750 00	....
Construction de phares, appareils, etc	800,000 00	737,569 90	62,430 10
Salaire de J. L. Richard depuis sa suspension jusqu'à sa réinstallation	214 41	189 42	24 99
Route de la côte ouest, île de Vancouver	25,000 00	24,661 46	338 54
Affrétement d un steamer, Lime Kiln Crossing	10,000 00	4,245 50	5,754 50
Stations de télégraphie sans fil	129,000 00	116,477 87	12,522 13
Service des signaux	10,500 00	9,018 60	1,481 40
Administration du pilotage	30,000 00	29,998 83	1 17
Entretien et réparations des quais	3,000 00	2,387 57	612 43
" " des arsenaux de marine	50,000 00	47,738 92	2,261 08
Pour briser la glace dans le lac Supérieur	40,000 00	33,468 00	6,532 00
Appointements de commis surnuméraires	3,000 00	52 75	2,947 25
Pension aux pilotes en retraite	4,800 00	3,653 89	1,146 11
" au pilote F. X. Delisle	75 00	75 00	....
Stations de téléphone et de signaux entre Montréal et Québec	23,500 00	22,180 12	1,319 88
Nouveau steamer pour les grands lacs	25,000 00	18,531 28	6,468 72
Réparations au chemin maritime, Gaspé	2,000 00	903 67	1,096 33
Achat de terrains à Saint-Jean, N.-B	50 000 00	....	50,000 00
Nouveau phare flottant à la Pointe Pelée	30,000 00	12,243 71	17,756 29
Réglement de la réclamation de Mme A. G. Clarke pour la mort de son fils	2,000 00	2,000 00	....
	2,862,172 74	2,127,943 61	244,229 13
Appointements du gouvernement civil	236,390 00	220,611 23	15,778 77
Dépenses imprévues	27,000 00	26,633 36	366 64

ETAT des dépenses durant l'exercice financier 1909-10—*Suite.*

Service.	Crédit.	Dépense.	Balance.
	$ c.	$ c.	$ c.
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—			
Service météorologique	127,300 00	121,657 10	5,632 90
Observaoire magnétique	3,200 00	1,674 79	1,525 21
" de Montréal	500 00	500 00	....
" de Kingston	500 00	500 00	....
Levés hydrograghiques	176,000 00	120,239 77	49,760 23
Steamer hydro. pour remplacer *La Canadienne*	150,000 00	149,999 99	01
	451,500 00	394,571 65	56,928 35
Hôpitaux de la marine—			
Soins aux marins malades et réparations aux hôpitaux	70,000 00	63,709 16	6,290 84
Marins naufragés et nécessiteux	3,000 00	2,540 10	359 00
	73,000 00	66,549 26	6,650 74
Inspection des bateaux à vapeur	53,300 00	40,782 77	12.517 23
Pêcheries—			
Appointements et déboursés des officiers des pêcheries	195,780 00	173,271 52	22,508 48
Services de K. W. McKenzie, comme gardien spécial	125 00	125 00	....
Pisciculture	322.300 00	180,345 65	141,954 35
Services de W. S. Young en 1908	100 00	100 00	....
" " 1909	100 00	100 00	....
Service de protection des pêcheries	304,200 00	295,443 47	8,756 53
Ostréiculture	6,000 00	4,234 48	1,765 52
Entreposage frigorifique	40,000 00	14,504 98	25,495 02
Usine de réduction du chien de mer	50.000 00	33,593 20	16,406 80
Etablissements de salaison de poisson à Souris	12,000 00	} 724 74	13,004 12
Produits de la vente retournant au crédit voté	1,728 86		
Etalage d'exposition des pêcheries canadiennes	16,000 00	3,228 51	12,771 49
Distribution des primes de pêche	5,600 00	5,045 56	554 44
Construction de passes migratoires	10,000 00	3,992 25	6,007 75
Frais de justice et dépenses incidentes	4,000 00	1,412 23	2,587 72
Laboratoire de la baie Georgienne	1,500 00	1.426 87	73 13
Croiseur du service de protection des pêcheries sur la côte du Pacifique	220,500 00	218,585 60	1,914 40
Stations biologiques de la marine	15,000 00	12,959 92	2,040 08
Transport du poisson frais	45,000 00	38,263 16	6,736 84
Commissions des pêcheries	15,000 00	6,733 74	8,266 26
" internationales des pêcheries			
Dépenses, enquêtes sur les droits provinciaux en fait de	10,000 00	1,094 67	8,905 33
pêcheries	10,000 00	....	10,000 00
Services des officiers de douane, distribuant des permis aux navires de pêche américains	700 00	528 22	172 78
Services des officiers relativement au bureau de renseignement	500 00	370 26	129 74
	1,286,133 86	996,084 08	290,049 78
Récapitulation—			
Service océanique et fluvial	1,035,000 00	803,921 00	231,078 91
Travaux publics imputables sur le capital	1.200.000 00	1,011,957 88	188,012 12
Service des phares et service cotier	2,372,172 74	2,127,943 61	244,229 16
Institutions scientifiques et levés hydrographiques	451,500 00	294,571 65	56,928 35
Hôpitaux de la marine	73,000 00	66,349 26	6,650 74
Inspection des bateaux à vapeur	53,300 00	40,782 77	12,517 23
Pêcheries	1,286,133 86	996,084 08	290,049 78
Appointements du gouvernement civil	236,390 00	220,611 23	12,778 77
Dépenses imprévues	27,000 00	26,638 36	366 64
	6,734,496 60	5,688,854 93	1,045,641 67

ANNEXE N° 6.

REVENUS du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Service.	Montant.	Rembourse-ments.	Total.
	$ c.	$ c	$ c.
Ports, jetées et quais	20,525 04	484 00	20,041 04
Steamers de l'Etat—			
Champlain.			
Fret, 1,076.76 ; passagers, 5,133.62 ; repas, 91.40 ; lits, supplément	6,301 78	....	
Minto.			
Fret, 4,937.57 ; passagers, 3,163.50 ; repas, 85.50 ; lits, 414.00 ; supplément, 7.70	8,608 27	....	
Earl Grey.			
Fret, 6,044.74 ; passagers, 3,043.00 ; repas, 95.30 ; lits, 711.00	9,394 04	....	
Stanley.			
Fret, 1,475.92 ; passagers, 834.00 ; repas, 25.90 ; lits, 110.00 ; supplément, 10.80	2,456 62	....	27,260 71
Examens de capitaines et seconds	4,314 50	....	4,314 50
Amendes et confiscations	552 44	....	552 44
Fonds d'inspection des bateaux à vapeur	4,442 94	....	
Fonds des brevets de mécaniciens	2,054 00	....	6,496 94
Fonds des marins malades	53,732 31	350 54	53,381 77
Postes de signaux	610 00	....	610 00
Fonds de pilotes invalides	5,805 96	....	5,805 96
Compte des frais de pilotage	....	....	
Droits perçus pour enregistrement de marine	52 57	....	52 57
Revenus casuels, marine	38,587 38	....	
" pêcheries	13,749 44	2,363 93	49,972 89
Revenus des pêcheries	74,223 78	30 00	74,193 78
Modus vivendi	10,876 78	....	10,876 78
Total	256,787 85	3,228 47	253,559 38

REVENUS des pêcheries pour l'exercice finissant le 31 mars 1910.

Ontario	$ 1,520 75	
Québec	4,953 46	
Nouvelle-Ecosse	3,842 81	
Nouveau-Brunswick	13,044 88	
Ile-du-Prince-Edouard	2,359 93	
Manitoba	3,962 88	
Saskatchewan	1,209 44	
Alberta	703 00	
Territoire de la Baie-d'Hudson	301 83	
Colombie-Britannique	41,864 80	
Yukon	457 00	
		$74,223 78
Modus Vivendi		10,876 78

REVENUS des quais, jetées et ports imputables aux travaux publics secondaires pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Endroit.	Maître de quai.	Date de nomination.	Rémunération.	Montant.
Ontario.			p. c.	$ c.
Amherstburg Harbour	M. Barrett	29 déc. 1906	$200 00	14 50
Blind River	W. H. McGauley	14 avril 1908	50	723 92
Bronte	J. J. Wilson	26 oct. 1905	25	57 50
Bruce Mines	W. Fleming	15 avril 1902	25	127 24
Burks Falls	A. J. Collins	8 fév. 1907	25	58 13
Chute à Blondeau	O. Cousineau	28 mai 1909	40	120 56
Cooks Bay	C. Keut		50	22 00
Echo Bay	T. W. Trotter	9 oct. 1908	25	8 33
Fort-William-Harbour	J. McAllister	27 mai 1907	$600 00	181 49
Goderich	W. Marlton	14 fév. 1894	25	700 00
Haileybury	R. B. Jessup	8 mai 1908	25	405 30
Hilton	E. Stubbs	20 juin 1894	50	233 02
Kingsville	W. H. Black	1er août 1902	25	116 37
L'Orignal	E. A. Hall	23 mai 1904	25	245 54
Leamington	J. E. Johnston	23 mai 1906	25	74 57
Midland	J. Yates	26 oct. 1905	25	371 98
North-Bay	P. Kinsella	30 juin 1905	25	27 50
Oshawa	W. T. Henry	10 août 1904	25	10 00
Ile-Pelée	H. Henderson	2 fév. 1907	25	266 77
Pembroke	T. Anderson	27 avril 1906	50	100 00
Richards-Landing	R. Armstrong	10 juin 1907	50	141 95
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1893	25	37 48
Rosseau	A. Monteith	6 août 1898	50	157 02
Saut Ste-Marie	G. S. Boyd	9 avril 1897	$100 par mois durant la saison de navigation.	633 59
Scudder-dock	C. B. Quick	29 juillet 1909	25	64 81
Sheguiandah	F. G. R. Bradbury	16 mars 1906	25	140 47
Lancaster-sud	J. D. Perron	6 mai 1907	25	118 77
Thessalon	D. J. Sandie	22 avril 1902	50	199 65
Treadwell	J. Smith	18 mai 1909	40	111 29
Wendover	H. Lacasse	14 janv. 1907	50	34 47
Wiarton	W. Gilbert	13 nov. 1907	25	217 52
				$5,661 75

ANNÉE expirée le 31 mars 1910—Travaux publics secondaires—Revenu—Quais, jetées et ports—*Suite.*

Endroit.	Maître de quai.	Date de la nomination.	Rénumération.	Montant.
Québec.			p. c.	$ c.
Anse aux Gascons	S. Chapados	16 fév. 1906	25	83 37
Anse à L'Islet	G. Mollog		25	47 15
Anse St-Jean	F. Lavoie	13 mai 1905	$19 par année	68 47
Baie Saint-Paul	E. Condé	26 oct. 1909	$32 par année	68 55
Beauport	Placide Langlois	19 oct. 1909	50	20 70
Berthier	J. Blais	7 nov. 1905	50	93 31
Carleton	B. Leclerc	13 juin 1905	50	35 50
Cap à l'Aigle	S. Dufour	11 mai 1906	$18 par année	40 00
Chicoutimi	T. Tremblay	23 mai 1901	$122 par année	326 97
Coteau-Landing	E. Duchantal	1 fév. 1909	25	40 68
Desjardins	P. Desjardins	21 mars 1906	25	25 00
Grand-River	G. Beaudin	16 nov. 1896	25	177 86
Hudson	A.W. Mullen	13 juill. 1904	50	63 56
Ile aux Grues	D. Vézina	13 juin 1904	25	0 45
Lacolle	R. J. Robinson	8 mars 1894	25	6 63
Les Eboulements	W. Bouchard	7 mai 1906	$29 par année	62 00
L'Islet	Sous bail			25 00
Longueuil	E. Denicourt	15 mai 1901	25	22 44
Magog	D. Peters	15 juin 1906	50	68 09
Matane	Louis Durette	25 août 1900	50	166 03
Malbaie	J. Gagnon	16 mai 1906	$40 par année	117 05
New-Carlisle	J. Chisholm	22 avril 1902	25	127 00
Paspébiac	Julien de Caën	22 fév. 1908	50	15 75
Peel-Head-Bay	S. N. Roy		25	33 00
Percé	E. Bourget	26 avril 1910	40	247 05
Port Daniel	F. X. Gagnon	26 fév. 1907	$50 par année	125 09
Rimouski	U. Lavoie	27 mars 1907	50	146 60
Rivière-du-Loup	L. J. Puize	7 nov. 1905	$146 par année	369 99
St-Alphonse de Bagotville	T. Fortier	20 avril 1909	$48 par année	121 40
Ste-Anne de Bellevue	M. C. Bezner	21 mai 1908	50	194 90
Ste-Cécile du Bic	Jos. Santerre	28 mai 1909	25	6 59
St-Jean Port Joli	Sous bail			25 00
Havre St-Jean	G. H. Farrar	21 juill. 1908	$600 par année	133 00
St-Laurent, île d'Orléans	J. Godbout	11 mai 1904	50	21 07
St-Nicolas	Sous bail			25 00
St-Siméon	H. Savard	7 mai 1908	25	13 47
St-Thomas, Montmagny	L. Dionne	22 oct. 1896	25	64 90
St-Zotique	A. Bissonnette	7 mai 1906	25	8 25
Port de Sorel	J. A. Proulx	6 fuin 1901	$400 par année	5 50
Tadousac	A. Gingras	29 mai 1907	$30 par année	111 00
				3,363 27
Remboursement				484 00
				2,879 2

ANNÉE expirée le 31 mars 1910—Travaux publics secondaires—Revenu—Quais, jetées et ports—*Suite.*

Endroit.	Maître de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Montant.
Nouvelle-Ecosse.			p. c.	$ c.
Anse Babine	A. Thomas	20 oct. 1897	25	5 23
Passe de Barrington	J. H. Christie	31 août 1866	25	378 39
Bayfield	R. Grant	23 avril 1902	25	15 76
Pointe à la Batterie	J. W. Ellis	27 nov. 1907	25	3 04
Anse à Belliveau	S. C. Thériault	24 nov. 1892	25	119 72
Pointe Noire	J. P. Littlewood	8 janv. 1904	25	10 96
Havre de Bridgewater	W. Oakes	28 janv. 1896	$100 par année.	29 50
Brooklyn	J. McLeod	3 août 1904	25	61 87
Canada-Creek	H. Dickey	12 août 1889	25	2 60
Anse-du-Cap	B. Doucette	8 fév. 1907	25	2 85
Centreville	A. Ward	28 mai 1897	25	100 65
Ruisseau Chipman	Henry Thorpe	11 avril 1909	25	2 52
Pointe-de-l'Eglise	L. Belliveau	20 mars 1907	25	58 80
Anse Delaps	R. W. McCaul	28 nov. 1889	25	5 64
D'Escousse	Léon Poirier	31 mai 1906	25	27 13
Digby	W. W. Hayden	20 avril 1897	25	2,604 67
Freeport	W. H. Thurber		..	43 46
Granville-Centre	H. Rooney	6 juill. 1903	25	61 12
Havre à Hall	T. A. Neville	8 janv. 1897	25	79 92
Hampton	C. Dunn	22 déc. 1906	25	22 44
Harbourville	L. D. Curry	29 déc. 1996	25	29 41
Débarcadère de Horton	F. G. Curry	30 avril 1898	25	11 49
Jetée Internationale	M. J. Neville	30 oct. 1880	$300 par année.	7 50
Baie Jordan	J. Fredericks	20 fév. 1900	25	49 52
Margaretsville	D. H. McLen	10 juill. 1907	25	112 27
Anse Meteghan	M. S. Robichaud	7 déc. 1900	25	16 02
Rivière Meteghan	Jas. McLair	28 mai 1909	25	13 66
Morden	John Duggan	7 avril 1910	25	9 50
Pointe-du-Chêne	Sous bail		..	200 00
Ogilvie	J. L. Swindle	4 mars 1907	25	26 85
Anse à Parker	D. Milner	3 sept. 1903	25	12 72
Picketts	F. Eaton	2 août 1899	25	90 15
Plympton	W. K. Smith	8 août 1890	25	22 56
Port-George	O. Douglas	20 juin 1900	25	50 01
Port-Hawkesbury	F. McInnis	20 mars 1907	25	237 32
Port-Latour	C. D. Cook	20 août 1904	25	26 19
Port-Lorne	F. Beardsley	22 juin 1897	25	49 43
Port-Maitland	J. Ellis		25	24 46
Port-Morien	D. F. McAuley	6 nov. 1906	7½	429 58
Port-Mouton	Geo. Cook	28 déc. 1905	25	10 08
Port-Phillippe	H. Johnson	3 sept. 1909	25	1 41
Port-Wade	J. D. Apt	12 sept. 1907	25	38 93
Sandford	A. Shaw	26 mai 1903	25	5 19
Saulnierville	J. T. Saulnier	25 août 1888	25	8 76
Havre Shag	A. Smith	26 oct. 1905	25	7 28
Pointe-Swims	J. T. Duncan	30 janv. 1909	25	83 63
Tiverton	B. Blackford	17 oct. 1906	25	87 73
Victoria	A. West	4 déc. 1900	25	0 81
Arichat-Ouest	H. H. Sampson	20 juin 1909	25	29 70
Pubnico-Ouest	C. C. D'Entrement	23 mars 1898	25	11 90
Whycocomah	D. Levingston	22 déc. 1906	25	69 40
Wolfville	J. L. Franklin		..	29 38
				5,456 46

Année expirée le 31 mars 1910—Travaux publics secondaires—Revenu—Quais, jetées et ports—*Suite.*

Endroit.	Maître de quai.	Date de la nomination.	Rémunération.	Montant.
Nouveau-Brunswick.			p. 100.	$ c.
Andersons-Hollow	W. C. Anderson	13 fév. 1899	25	245 93
Black-River	F. McLeod	26 sept. 1907	25	49 50
Campbellton	G. E. Asker	11 mai 1904	25	2,214 37
Cap-Tourmentin	M. B. Rielly	23 juin 1905	25	472 52
Caraquet	H. Friolet	11 sept. 1906	25	100 00
Dalhousie	W. S. Smith	27 juin 1891	25	468 13
Gardners-Creek	J. J. Armstrong	22 déc. 1909	25	4 69
Hopewell-Cape	G. D. Wilson	10 avril 1899	25	41 48
Petit-Rocher	J. Boudreau	27 août	25	10 19
Tracadie	P. Savoy	23 sept. 1899	25	32 29
				3,639 10
Ile-du-Prince-Edouard.				
Annandale	W. C. Jenkins	4 mai 1897	25	78 40
Bay-View	J. Harrington	2 oct. 1885	25	14 59
Belfast	J. F. Haliday	1er mai 1901	25	71 75
Brush-Wharf	H. McDonald	21 avril 1910	25	32 78
Chapel-Point	R. McCormack	18 sept. 1885	25	27 32
Charlottetown	T. G. Taylor	Agent du minist.	....	1,179 57
Clifton	John Gunn	24 mai 1900	25	11 84
Crapaud et Victoria	E. McKinnon	7 juill. 1897	25	229 95
Georgetown	R. R. Jenkins	14 oct. 1892	25	16 66
Haggertys	C. Fisher	27 mars 1908	25	20 55
Hickeys	M. Webster	22 oct. 1896	25	47 40
Kiers-Shore	W. Hodgson	10 juin 1895	25	105 08
McPhersons-Cove	J. L. McPherson	6 nov. 1908	25	14 20
Murray-Harbour-North	J. McKinnon	27 jan. 1896	25	13 36
North-Cardigan	R. J. Steele	1 mai 1901	25	49 35
Pownal	M. M. Haley	13 oct. 1896	25	52 81
St-Marys-Bay	Angus R. Steele	20 avril 1910	25	18 52
South-Rustico	D. Gallant			4 84
Sturgeon Pier	N. Randall	31 déc. 1908	25	32 55
Tignish	A. G. Gaudet	23 août 1898	25	11 32
Vernon-River	W. M. Forbes	22 avril 1902	25	55 05
Wood-Island	Jas. Young	10 avril 1899	25	2 61
				2,090 30
Colombie-Britannique.				
Comox-Harbour	Geo. H. Rowe	25 avril 1896	200 par année	95 50
Ladysmith	T. D. Conway		25	14 16
Nanaïmo-Harbour	Jas. Knarston	26 oct. 1905	500 par année	6 00
Sydney-Harbour	Hugh Moon	15 mai 1909	25	160 50
Vancouver-Harbour	M. McLeod	14 jan. 1897	600 par année	7 00
Victoria-Harbour	C. E. Clarke	3 nov. 1894	600 par année	31 00
				314 16

Sommaire des droits de quais et de port.	Montant.
	$ c.
Ontario	5,661 75
Québec	2,879 27
Nouvelle-Ecosse	5,456 46
Nouveau-Brunswick	3,639 10
Ile-du-Prince-Edouard	2,090 30
Colombie-Britannique	314 16
	20,041 04

REVENU secondaire perçu durant l'exercice expiré le 31 mars 1910.

MARINS MALADES.

Nom du port.	Montant.
	$ c.
PROVINCE DE QUÉBEC.	
Gaspé	118 90
Montréal	5,272 28
Paspébiac	219 03
Percé	99 72
Québec	5,818 11
Rimouski	164 66
St-Armand	11 60
Saint-Jean	1,386 30
Sorel	57 52
Trois-Rivières	254 68
	13,402 89
NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Bathurst	165 80
Campbellton	419 14
Chatham	708 27
Dalhousie	476 42
Frédéricton	33 40
Moncton	519 65
Newcastle	235 19
Sackville	131 92
Saint-André	80 80
Saint-Jean	6,486 27
Saint-Stephen	46 02
	9,412 88
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.	
Amherst	312 90
Annapolis	216 04
Antigonish	0 90
Arichat	19 08
Baddock	45 48
Barrington	19 37
Canso	72 63
Digby	90 55
Glace-Bay	5 26
Halifax	8,794 67
Kentville	16 55
PROVINCE DE LA NOUV.-ECOSSE—*Suite.*	
Liverpool	196 69
Lockeport	7 29
Lunenburg	569 15
Sydney-Nord	1,108 15
Parrsboro	566 69
Pictou	195 40
Port-Hawkesbury	142 62
Port-Hood	115 42
Shelburne	53 47
Sydney	2,451 30
Truro	3 96
Weymouth	234 26
Windsor	1,111 03
Yarmouth	496 54
	16,844 87
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQ.	
Nanaïmo	5,294 58
New-Westminster	225 12
Prince-Rupert	462 25
Vancouver	2,290 03
Victoria	5,472 32
	13,744 10
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD;	
Charlottetown	259 70
Summerside	67 96
	327 66
GRAND TOTAUX PAR PROVINCES.	
Québec	13,402 86
Nouveau-Brunswick	3,412 88
Nouvelle-Ecosse	16,844 87
Colombie-Britannique	13,744 10
Ile du Prince-Edouard	327 66
Grand total	53,732 31

RELEVÉ des droits de l'inspection de bateaux perçus durant l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Nom du port.	Montant.
PROVINCE D'ONTARIO.	$ c.
Saut Sainte-Marie	45 68
Toronto	205 44
Windsor	138 40
Total	389 52
PROVINCE DE QUÉBEC.	
Québec	448 86
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Saint-Jean	306 88
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.	$ c.
Halifax	1,340 32
Kentville	255 84
Sydney-nord	92 40
Total	1,688 56
PROVINCE DU MANITOBA.	
Winnipeg	Nul.
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.	
Vancouver	938 32
Victoria	670 80
Grand total	4,442 94

RELEVÉ des droits d'enregistrement de marine perçus durant l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Nom du port.	Montant.
PROVINCE D'ONTARIO.	$ c.
Belleville	1 28
Kingston	1 12
Ottawa	1 60
Picton	0 96
Sarnia	0 20
Toronto	0 80
Total	5 96
PROVINCE DE QUÉBEC.	
Montréal	8 40
Québec	11 58
Total	19 98
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.	
Saint-Jean	3 80
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.	
Arichat	0 70
Halifax	2 48
PROVINCE DE LA NOUV.-ECOSSE—*Suite.*	$ c.
Liverpool	1 10
Lunenburg	3 60
Shelburne	0 48
Yarmouth	2 09
Total	10 45
PROVINCE DU MANITOBA.	
Winnipeg	3 80
PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.	
Victoria	3 28
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.	
Charlottetown	1 80
DISTRICT DU YUKON.	
Dawson	3 50
Grand total	52 57

RELEVÉ des droits perçus des stations de signaux pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Halifax	$610 00

SOMMAIRE DES RECETTES SECONDAIRES.

Droits perçus pour marins malades	$53,732 31
Fonds d'inspection des bateaux à vapeur	4,442 94
Honoraires d'enregistrement de marine	52 57
Droits perçus des stations de signaux	610 00
Grand total	$58,837 82

CAPITAINES DE PORTS.

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu de certaines lois du Dominion (voir Loi de la marine marchande, chap. 113, Statuts Revisés du Canada, 1906), les noms des capitaines de ports et la date de leur nomination, le montant que chaque rémunération ne doit pas dépasser, le montant des droits perçus durant l'année expirée le 31 décembre 1909, et les surplus portés au crédit du Receveur général.

PROVINCE D'ONTARIO.

Nom du port.	Capitaines de ports.	Date de nomination.	Montants perçus.	Rénumérations concédées.	Montant porté au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Amherstburg	M. Barrett	29 déc. 1906.	214 00	200 00	14 50
Bronte	J. Wilson	26 oct. 1905.	3 50	200 00	
Byng Inlet	C. E. Begin	24 mars 1908.	22 00	200 00	
Collingwood	Wm. F. Toner	31 déc. 1908.	195 50	300 00	
Depot-Harbour	W. H. Hoppine	15 avril 1907.	46 50	200 00	
Fort-William	J. McAllister	12 mai 1906.	782 00	600 00	P.O. 60c. 181 40
French River	E. Barron, jr.		16 00	200 00	
Goderich	D. McKay	21 avril 1908.	114 00	300 00	
Little-Current	J. F. May	19 juillet 1906.		200 00	
Meaford	S. McClain	16 " 1902.	32 50	200 00	
Midland	J. White	13 " 1907.	154 50	200 00	
Owen-Sound	W. T. Robertson	19 mai 1909.	74 50	200 00	
Oshawa	W. T. Henry	10 août 1904.	Rien.	300 00	
Parry-Sound	Basil Taylor	27 avril 1907.	48 00	200 00	
Penetanguishene	P. Light	7 mai 1906.	21 00	200 00	
Port-Arthur	B. Guérard	21 " 1897.	284 00	300 00	
Port-Stanley	F. E. Shephard	15 janv. 1898.		200 00	
Rondeau	W. R. Fellows	17 déc. 1888.	30 00	100 00	
Southampton	W. H. Johnston	.. oct. 1882.	35 00	100 00	
"	Geo. McVittie, sous c.p.				
Sarnia	R. McAdam	3 mai 1886.	Rien.	300 00	
Trenton	C. C. Lawson	12 nov. 1904.		200 00	

PROVINCE DE QUEBEC.

Nom du port.	Capitaines de ports.	Date de nomination.	Montants perçus.	Rénumérations concédées.	Montant porté au cr. du R.G.
Amherst-Harbour	J. Cassidy	2 sept. 1878.	6 00	200 00	
Bonaventure	A. Bourque	5 juin 1905.	Rien.	100 00	
Anse-au-Gascon	J. Mourant	28 juin 1905.	Rien.	100 00	
Bersimis	Laurent Thibault	13 déc. 1905.	Rien.	200 00	
Cape-Cove	J. Scott	15 juillet 1908.	50	200 00	
Carleton	Bernard Leclecc	15 mai 1905.	Rien.	200 00	
Caplin	Théo. Bourgeois	20 mars 1907.		100 00	
Chicoutimi	A. Sturton	8 juin 1886.	68 00	200 00	
Grand-Entry	André Cyr	10 juillet 1907.	4 00	200 00	
Grand-River	G. Beaudin	8 avril 1900.	13 00	100 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE QUEBEC—*Suite.*

Nom du port.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations concédées.	Montants portés au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Gaspé	F. J. Eden	3 " 1889.	92 50	500 00	
House-Harbour	C. Lafrance	10 déc. 1896.	29 50	200 00	
Maria	A. Cyr	29 mars 1905.	Nil.	100 00	
Matane	L. J. Levasseur	12 déc. 1896.	77 50	200 00	
Malbaie	P. Lawrence	....	10 00	200 00	
Metis	J. W. Ferguson	10 mars 1896.	....	200 00	
New-Carlisle	J. Chrisholm	22 avril 1902.	1 00	200 00	
New-Richmond	F. X. Cormier	15 " 1902.	54 00	200 00	
Nouvelle	J. Casey	3 janv. 1903.	Rien.	200 00	
Oak-Bay	T. Harper	11 sept. 1909.	40 00	200 00	
Paspebiac	W. L. Kempffer	21 " 1900.	49 50	100 00	
Percé	E. Donohue	10 oct. 1903.	7 50	100 00	
Port-Daniel	B. Langlois	26 fév. 1907.	21 00	200 00	
Rimouski	A. P. St. Laurent	13 mai 1896.	65 00	200 00	
Rivière-du-Loup	F. E. Gilbert	5 oct. 1908.	15 00	100 00	
St-Godfroy	Jacques Grenier	5 juin 1905.	....	100 00	
St-Thomas Montmagny	L. Dionne	22 oct. 1896.	48 50	200 00	
St-Jean	G. H. Farrar	20 mars 1897	733 00	600 00	133 00
Sorel	J. A. Proulx	6 juin 1901.	405 50	400 00	5 50
Trois-Pistoles	E. T. Pettigrew	11 avril 1899.	Rien.	100 00	
Tadousac	A. Gingras	6 juin 1906.	10 00	200 00	
			1,761 00		138 50

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

Nom du port.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations concédées.	Montants portés au cr. du R.G.
Alma	G. W. Parsons	2 mars 1898.	22 00	100 00	
Bathurst	Capit. M. Day	15 avril 1907.	50 00	200 00	
Black et Beaver	E. W. Cross	17 sept. 1883.	16 50	100 00	
Bouctouche	H. Hutchison	17 avril 1897.	10 50	100 00	
Campbellton	G. E. Asker	5 mai 1904.	119 00	200 00	
Campobello	W. S. Sullis	16 déc. 1892.	....	100 00	
Cap Tourmentin	M. S. Treene	13 mai 1901.	25 00	200 00	
Caraquet	J. A. Albert	7 nov. 1905	13 50	150 00	
Chatham	R. J. Walls	13 avril 1898.	188 00	300 00	
Cocagne	T. Bourque	23 juin 1905.	0 50	100 00	
Dalhousie	W. S. Smith	19 mars 1888.	141 00	200 00	
Dorchester	J. Shea	25 oct. 1900	26 00	200 00	
Fairhaven	A. Calder	30 juil. 1901.	10 00	200 00	
Grand-Manan, N	J. E. Caskell	20 mars 1907.	10 50	100 00	
Grand-Harbour	T. Ingalls	19 avril 1907.	5 00	100 00	
Gull-Rock, chenal de	G. A. Johnson	27 avril 1904.	Rien.	100 00	
Harvey	Wm Woods	9 juin 1903.	45 50	100 00	
Heron, chenal de	D. Robertson	15 juil. 1897	....	200 00	
Hillsborough	J. O'Shaughnessy	13 avril 1898.	32 00	150 00	
Cap Hopewell	J. H. Christopher	13 avril 1898.	15 50	200 00	
Récif de St-Etienne	Wm McBean	12 juin 1894.	Rien.	100 00	
Letete	H. W. Harris	16 fév. 1906.	5 50	100 00	
Little-Shippegan	Jos Beaudin	27 oct. 1906.	Nul	100 00	
Moncton	T. Coffey	12 avril 1902.	31 00	200 00	
Musquash	J. McNulty	28 sept. 1896.	3 00	100 00	
Newcastle	J. Russell	27 juin 1904.	107 50	300 00	
Port-Elgin et Baie-Verte	C. Trenholme	3 avril 1907.	3 00	200 00	
Poquemouche	M. Landry	13 mai 1901.	Rien.	100 00	
Richibouctou	J. Jardine	11 mai 1874.	33 00	200 00	
Sackville	E. Chase	11 mai 1904.	15 00	200 00	
St-André	Capit. R. Keay	16 fév. 1909.	34 50	100 00	
St-George	G. W. McKenzie	10 mai 1900.	32 00	100 00	
St-Martin et Quaco	J. R. McDonough	11 juil. 1902.	68 50	100 00	
Anse-au-Phoque	J. W. Wooster	19 avril 1907.	28 00	100 00	
Shédiac	Capit. J. Newman	31 déc. 1909.	33 00	300 00	
Shippigan	J. Degrace	14 avril 1903.	6 00	100 00	
Tracadie	T. Savoy	23 sept. 1899.	9 50	100 00	
Waterside	W. C. Anderson	24 mai 1901.	7 50	100 00	
Iles de l'Ouest	B. Simpson	27 mai 1901.	14 00	200 00	
Whitehead	A. Cheney	19 avril 1907.	5 00	100 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Nom du port.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations concédées.	Montant porté au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Abbots-Harbour	F. D. Entremont	23 mai 1901	5 00	200 00	
Advocate	J. W. Knowlton	11 fév. 1908	2 00	100 00	
Amherst	F. A. Gates	3 avril 1907	31 50	300 00	
Annapolis	J. Lindgren	7 juil. 1908	74 50	200 00	
Arichat	J. Langlois	22 mars 1909	27 00	200 00	
Apple River	B. Atkinson	1er fév. 1609	21 50	200 00	
Baddeck	P. L. MacFarlane	6 mai 1909	....	100 00	
Barrington	B. Kenny	6 juil. 1903	29 50	200 00	
Bayfield	David Sutton	22 mars 1910	....	....	
Baie Saint-Laurent	R. G. Zwicker	21 avril 1887	Rien.	200 00	
Bear-River	W. McFadden	27 sept. 1887	27 50	100 00	
Beaver-Harbour	H. Hawbott	22 sept. 1888	1 50	....	
Big-Harbour	D. G. McKenzie	18 avril 1908	....	100 00	
Bridgewater	W. Oakes	28 janv. 1896	129 50	100 00	29 50
Big-Bras-d'Or	A. Bain	14 fév. 1905	1 00	200 00	
Cap-Canso	G. Oliver	14 fév. 1905	99 00	150 00	
Cap-Negro	A. D. Parry	18 mai 1881	8 50	200 00	
Cester	A. C. Corkum	8 juil. 1896	13 00	100 00	
Chéticamp	F. Aucoin	15 avril 1876	1 00	100 00	
Clarks-Harbour	J. G. Nickerson	....	68 00	200 00	
Clementsport	J. M. Lecain	18 oct. 1898	8 50	150 00	
Crow-Harbour	....	....	....	....	
D'Escousse	M. Martell	22 avril 1902	9 50	100 00	
Digby	H. Anderson	19 juin 1902	48 00	200 00	
East-Bay	D. McInnes	4 avril 1896	....	100 00	
Gaberus	....	....	....	100 00	
Glasgow et jetée du Cap-Breton	A. McQuarrie	30 oct. 1880	46 00	300 00	
Guysboro	A. M. Peart	11 fév. 1902	3 00	100 00	
Halifax	Capt. N. Hall	11 mars 1910	1,474 50	1,800 00	
Hantsport	W. McCallock	17 janv. 1892	200 50	300 00	
Baie Ingonish-sud	J. Doucett	30 avril 1901	16 00	100 00	
Ingonish-nord	J. Roberts (démiss.)	....	....	....	
Rivière Ingram	E. Huntly	19 janv. 1907	50 00	100 00	
Jetée Int. Sydney	M. J. Neville	30 oct. 1880	307 50	300 00	7 50
Isaacs-Harbour	T. D. Cook	19 juin 1900	10 00	100 00	
Jeddore	E. Bakers	3 déc. 1903	10 50	100 00	
Baie Jordan	F. Thorburn	11 mai 1901	7 50	150 00	
Anse Kelly	J. Kenny	6 avril 1908	1 00	100 00	
La Have ou anse Getson	G. H. Zwicker	26 fév. 1875	46 50	300 00	
L'Ardoise, en haut et en bas	G. Burke	29 août 1884	4 50	100 00	
Lingan	Pas de cap. de port	....	....	....	
Liscombe	L. Wilson	20 fév. 1900	21 50	200 00	
Lac Petit-Bras-d'Or, entre pointe McKay et Grand-Narrows	D. J. Campbell	17 avril 1899	Rien.	100 00	
Little-Glace-Bay	E. Douglas	8 mai 1884	16 50	200 00	
Little-Narrows à la pointe Cranberry	K. McLennan	1er nov. 1897	Rien.	100 00	
Liverpool	J. Ryan	22 dec. 1906	131 50	200 00	
Lockeport	G. J. Lache	2 avril 1906	....	100 00	
Louisbourg	H. C. Lavate et as	13 oct. 1898	346 50	350 00	
Lunenburg	J. Heckman, jr	1er nov. 1909	140 00	150 00	
Mabou	J. McInnes	11 juil. 1900	2 50	100 00	
Baie Mahone	A. Hyson	18 fév. 1908	28 50	200 00	
Anse McNair	R. McEachern	8 mars 1875	....	150 00	
Marble-Mountain	D. McDonald	26 juil. 1892	150 00	200 00	
Margaretsville	J. McGranaghan	29 mai 1906	1 00	100 00	
Baie Margaret	H. C. Garrison	14 déc. 1901	6 50	100 00	
Margaree	M. A Dunn	6 mars 1909	2 00	100 00	
Marie-Joseph	C. Dixon	2 fév. 1907	3 50	100 00	
Meteghan, havre de	J. McLair	17 nov. 1906	10 50	100 00	
Meteghan riv	....	....	....	....	
Merigonish	T. B. Holding	11 mars 1910	....	200 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE ECOSSE.—*Suite.*

Noms des ports.	Capitaines de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rénumérations concédées.	Montant porté au crédit R.G
			$ c.	$ c.	$
McKinnons, havre de	D.T. McNeil	9 oct. 1909.		200 00	
Musquodoboit	T. Williams	31 mai 1905.	3 50	100 00	
Neils Harbour	R. Payne	15 juill. 1905.	5 50	200 00	
New Haven					
Noel	S. O'Brien	26 oct. 1905.	5 00	200 00	
Northport	J. Davis	21 déc. 1902.	23 00	100 00	
North West Cove	P. Routhier	30 juin 1892.		200 00	
Parrsboro	R.T. Smith	30 avril 1892.	171 00	300 00	
Petit de Gras	S. Boudrot	5 juin 1895.	15 00	200 00	
Petite Rivière, Pont de la	J. Nelson Parks	27 avril 1888.	1 00	100 00	
Port Greville	Austin Graham	27 avril 1909.	38 50	300 00	
Pictou- havre de	Comm. du Havre		736 29	300 00	
Port-George					
Port-Hastings	G. L. McLean	15 fév. 1908.	78 00	200 00	
Port-Hawkesbury	John Lamey	2 juin 1908.	32 00	200 00	
Port-Hood	J. H. Murphy	9 juill. 1875.	1 50	200 00	
Port-Latour	W. Sholds	15 fév. 1898.	17 00	200 00	
Port-Lorne	F. Beardsley	9 juin 1897.	1 50	200 00	
Port-Maitland	J. Ellis	10 déc. 1896		200 00	
Port-Morien	H. McDonald	3 mars 1879.	29 00	400 00	
Port-Mulgrave	J.A McDonald	29 juin 1908.	14 90	200 00	
Port-Medway	J. Hopkins	13 fév. 1903.	22 50	200 00	
Pubnico	D.Q. Amireau	27 sept. 1882.	44 50	100 00	
Port-Wade	J. McQuieny	14 oct. 1907.	43 00	200 00	
Pugwash	G.N. Allen	15 mai 1907.	51 00	100 00	
River Port	T.J.C. Creaser	8 janv. 1901.	38 00	100 00	
Rivière Bourgeoise	E.C. Bouchie	9 avril 1886.	3 00	100 00	
River Herbert	W.Y. Theal	24 juill. 1905.	5 50	100 00	
River John	H. Campbell	1 juin 1901.	Rien.	100 00	
St. Ann's Bay	G.E. Fader	21 sept. 1906.	12 50	200 00	
St. Ann's Harbour	A. McLeod	16 avril 1909.	8 00	200 00	
St. Marys River	R. Quinn	21 juin 1909.	2 00	200 00	
St. Peter's	P. McNeil	17 sept. 1883.	77 00	200 00	
Sambro	B. Smith	27 mai 1890.	10 50	200 00	
Sheet Harbour	H. Hall	11 avril 1898.		200 00	
Shelbourne	J.C. Morrisson	4 mai 1897.	198 00	200 00	
Ship Harbour	C. Marks	2 juin 1884.		100 00	
Spencers Island	B. McLellan	22 mai 1899.	3 00	100 00	
Tangier	C.A. Hilchey	14 nov. 1901.	2 50	200 00	
Tatamagouche	W. Rielley	1 juin 1900.	1 50	200 00	
Tenny Cape	Dovid Lingard	26 oct. 1909.	2 00	200 00	
Tiverton	J. Blackford	3 avril 1900.	9 50	100 00	
Tidnish	R.B. Davison	19 fév. 1910.		100 00	
Torbay	S. Fougère	25 août 1903.	12 00	200 00	
Tusket	C. Doucette	21 nov. 1902.	4 00	100 00	
Tusket Wedge	J. LeBlanc	16 mai 1901.	54 00	100 00	
Wallace	J.D. Potton	14 fév. 1896.	3 50	100 00	
Walton	B. McCulloch	26 oct. 1905.	49 00	200 00	
West Arichat	Capt. L. Forest	25 mai 1910.	10 00	100 00	
West Port	G. Welsh	29 janv. 1898.	30 50	200 00	
West Bay	H. McInnis	26 mai 1906.		100 00	
Weymouth	S. NcCormack	29 mai 1897.	68 50	200 00	
Whycocomagh	N. McKinnon	8 oct. 1875.		100 00	
Whitehead	Levi Munroe	8 fév. 1909.	17 50	200 00	
Wolfville	J.L. Franklin	16 août 1901.	7 00	100 00	
Woods Harbour	John Orechia	30 nov. 1909.	29 00	200 00	
Yarmouth	E. Scott	19 oct. 1877.	215 00	250 00	

TABLEAU indiquant les noms des ports proclamés en vertu de certaines lois du Dominion—*Suite.*

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Noms des ports.	Capitaine de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations concédées.	Montant porté au cr. du R.G.
			$ c.	$ c.	$ c.
Alberton	J. Kinch	30 juillet 1901.	3 00	200 00	
Charlottetown et Rivière Hillsboro	J. White	6 mars 1909.	114 00	400 00	
Baie Fortune	J. R. Coffin	29 avril 1875.	....	200 00	
Burdenell	John A. Gordon	26 oct. 1905.	....	200 00	
Rivière Cardigan	Félix Gallant	27 avril 1909.	2 50	100 00	
Covehead	Malc. Kielly	23 avril 1904.	....	100 00	
Crapaud	W. Myers	17 juin 1874.	4 00	200 00	
Baie Egmont	G. Henry	6 déc. 1906.	2 00	200 00	
Georgetown	J. Westawa	16 mai 1904.	20 00	200 00	
Grande Rivière	....	....	....	....	
Malpèque	J. Champion	10 déc. 1896.	1 00	200 00	
Miminegash	P. Doucette	21 janv. 1908.	1 50	100 00	
Pont Montague	H. McPherson	5 mai 1901.	11 00	200 00	
Murray-Harbour	G. McLeod	19 janv. 1907	4 50	200 00	
Rivière Murray	G. McLeod	9 fév. 1897.	1 50	200 00	
New-London	Harry McLeod	6 juillet 1910.	4 50	200 00	
Pinette	J. D. McDonald	23 oct 1903.	2 00	100 00	
Port-Hill	W. A. Brown	20 june 1898.	....	200 00	
Baie Saint-Pierre	Geo. B. Morell	3 mai 1901.	8 00	200 00	
Souris, Est et Ouest	J. Thierney	15 mai 1905.	39 50	200 00	
Summerside	J. Matheson	8 fév. 1907.	30 00	200 00	
Tracadie	J. J. McAulay	18 avril 1910.	Rien.	200 00	
Vernon-River-Bridge	J. Finlay	9 oct. 1884.	2 00	200 00	
Wood-Island	J. Young	23 mai 1899.	Rien.	100 00	

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Noms des ports.	Capitaine de ports.	Date de la nomination.	Montants perçus.	Rémunérations concédées.	Montant porté au cr. du R.G.
Chemainus	L. G. Hill	2 mars 1887.	37 00	200 00	
Comox	G. H. Rowe	25 avril 1896.	295 50	200 00	95 50
Ladysmith	W. Fraser	29 mai 1906.	183 50	200 00	
Nanaimo Departure-Bay	J. Knarston	26 oct. 1905.	506 00	500 00	6 00
New-Westminster	W. B. Shiles	15 fév. 1908.	210 00	400 00	
Snug-Harbour	Geo. C. Turnstall, jr.	18 avril 1910.	7 00	200 00	
Vancouver	D. A. McInnis	22 janv. 1909.	....	600 00	
Victoria et Esquimalt	C. E. Clarke	3 nov. 1894.	631 00	600 00	31 00

RÉCAPITULATION.

Province.	Nombre de ports.	Montants perçus.	Montant porté au cr. du R.G.
		$ c.	$ c.
Ontario	21	2,075 50	195 90
Québec	31	1,761 00	138 50
Nouveau-Brunswick	40	1,166 50	
Nouvelle-Ecosse	220	5,570 79	473 29
Ile-du-Prince-Edouard	24	251 00	
Colombie-Britannique	8	1,870 00	132 50
Totaux	334	22,694 79	940 19
Ajouter Liverpool, N.-E.	1	131 50	436 29

ANNEXE

ETAT des dépenses du ministère de la Marine de

—	1868.	1869.	1870.	1871.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—				
En amont de Montréal	40,561 28	42,306 69	46,289 05	44,054 01
District de Montréal	23,053 56	25,762 54	21,669 49	22,453 52
En aval de Québec	45,615 35	41,651 73	43,730 61	31,582 75
Nouvelle-Ecosse	46,460 72	56,394 88	43,682 86	76,230 77
Nouveau-Brunswick	20,488 00	23,893 00	27,485 14	20,542 29
Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...
Construction—				
En amont de Montréal	3,136 15	...	2,976 83	8,770 55
Québec	7,323 75	7,492 59	1,543 06	...
Nouvelle-Ecosse	22,041 42	6,905 80	18,967 23	10,948 31
Nouveau-Brunswick	...	...	11,555 91	8,735 73
Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...
Steamers fédéraux—				
Québec	69,026 73	37,176 02	34,549 49	59,797 05
Nouvelle-Ecosse	14,778 92	26,603 94	19,759 96	13,139 86
Nouveau-Brunswick	...	...	...	...
Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...	...
Colombie-Britannique	...	...	...	...
Examens des aspirants capitaines et seconds	...	...	908 12	1,407 66
Expédition à la baie d'Hudson	...	...	...	...
Enquêtes au sujet des naufrages	...	...	140 00	...
Hôpital de la marine, Québec	19,977 36	19,221 45	21,618 73	19,823 18
Hôpitaux de marine	1,070 86	15,615 71	15,652 62	15,728 93
Service météorologique	8,200 00	8,950 00	8,950 00	9,370 82
Enregistrement des navires canadiens	...	...	...	...
Enlèvement d'obstacles	...	...	2,350 07	1,000 00
Récompenses pour sauvetage de vies	...	...	...	...
Service des signaux	...	...	...	...
Inspection des bateaux à vapeur	7,106 93	7,999 00	7,396 96	8,321 00
Levé hydrographique, baie Georgienne	...	...	...	...
Police riveraine, Montréal	} 27,445 35	10,238 71	9,323 31	8,030 00
" Québec		12,633 59	9,038 62	9,379 73
Gouvernement civil	15,083 88	18,064 25	19,401 05	20,220 96
Communication par steamers—				
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...	...
Entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...	...
Achat de steamers ponr remplacer—				
Le *Glendon*	...	...	...	...
Le *Lady Head*	...	...	...	...
Service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard	...	...	...	...
Observations des marées	...	...	...	...
Gratifications	...	...	...	...
Levé hydrographique, Burrard-Inlet	...	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...	...
	371,070 56	360,899 90	36,212 91	389,537 12

N°. 7.

puis la confédération jusqu'au 31 mars, 1909.

1872.	1873.	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
57,609 16	61,036 47	60,798 75	71,937 18	68,344 18	65,421 00	73,175 11	74,587 78	65,518 61
22,369 00	31,143 14	20,939 13	15,000 00	12,999 48	15,998 00	15,996 00	14,917 95	16,523 88
41,936 00	65,645 00	102,056 09	110,362 00	98,792 93	89,980 41	96,904 00	93,178 61	96,703 87
67,806 24	100,953 80	114,711 91	114,344 51	143,125 56	128,496 00	132,888 95	120,951 33	116,189 60
23,369 12	29,266 85	53,439 04	60,119 02	62,551 61	50,998 00	58,989 00	57,499 02	61,252 82
...	...	3,357 71	12,584 64	13,730 53	11,817 00	16,986 66	12,158 72	15,288 17
...	13,207 09	18,519 50	15,983 72	17,175 97	15,853 00	18,948 78	15,152 73	15,576 99
6,940 45	18,999 38	24,461 86	14,286 65	13,320 40	16,267 98	7,207 96	11,993 75	13,297 81
57,818 35	39,303 87	41,950 82	19,325 00	24,336 47	12,945 29	12,776 47	4,154 58	7,797 75
34,760 12	90,181 79	51,867 94	43,898 63	42,214 55	25,550 00	13,500 00	17,386 97	7,069 01
9,561 14	16,691 06	31,572 60	8,842 97	17,819 85	7,083 82	12,028 13	22,598 14	4,985 53
...	...	...	...	11,829 61	17,752 00	2,504 47	2,560 88	6,074 50
...	...	4,353 93	8,799 07	8,477 67	29 66	...	...	...
47,500 00	51,758 05	64,490 00	79,043 70	62,971 49	49,987 66	42,683 00	44,972 79	49,318 93
20,999 63	24,999 57	30,008 99	22 992 62	133,826 08	38,739 39	43,027 00	42,016 53	49,438 93
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	16,241 26	61,782 63	28,933 63	16,332 05	14,429 52
12,115 96	15,984 72	10,555 67	41,796 74	10,156 56	16,095 90	12,193 40	7,460 68	9,733 34
4,312 07	6,466 18	4,520 19	5,696 62	4,672 08	4,050 00	4,249 76	4,250 12	4,253 43
...	...	...	...	...	...	...	...	...
874 00	1,068 89	2,313 31	366 00	466 41	342 65	500 00	1,691 00	676 73
21,000 00	21,000 00	20,456 45	21,994 75	23,795 85	19,965 97	19,987 50	20,791 77	12,991 23
53,536 16	27,150 43	45,986 87	37,111 67	37,155 72	42,449 55	37,487 10	37,445 57	35,040 00
12,618 15	18,830 54	36,700 59	33,580 00	45,560 03	44,871 38	46,050 24	45,706 13	45,554 51
...	...	272 30	1,096 46	412 06	842 14	1,435 10	239 26	257 75
...	...	...	450 00	...	203 00	462 00	305 86	825 00
2,284 32	1,975 13	4,931 78	3,552 86	2,292 20	1,958 55	4,071 00	2,533 10	2,263 15
...	...	1,000 00	...	...	...	...	...	...
8,500 00	13,266 00	10,291 68	12,200 00	13,081 86	13,073 01	13,228 38	13,076 46	11,854 34
...	...	...	...	...	...	...	...	...
10,000 00	14,453 87	12,370 86	13,395 00	14,090 00	13,524 29	14,062 00	13,462 74	13,131 08
10,348 00	18,200 00	26,526 66	24,500 00	27,136 68	21,482 08	23,498 06	23,023 26	22,094 46
22,644 52	25,336 04	30,087 23	31,328 16	32,789 18	32,304 12	32,682 05	36,610 19	35,033 95
...	...	15,000 00	10,000 00	10,000 00	...	...	...	...
...	...	...	...	766 00	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
518,958 49	706,817 92	845,150 90	844,586 09	970,146 27	820,054 38	786,156 23	755,359 47	723,390 89

ÉTAT des dépenses du ministère de la Marine de

—	1881.	1882.	1883.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—			
En amont de Montréal	65,541 21	71,048 50	70,116 68
District de Montréal	14,326 36	21,643 05	22,260 32
En aval de Québec	89,781 29	91,098 66	102,784 99
Nouvelle-Ecosse	128,918 59	137,846 15	150,793 17
Nouveau-Brunswick	63,921 90	66,073 00	75,946 92
Ile-du-Prince-Edouard	12,997 36	16,985 72	17,907 27
Colombie-Britannique	17,570 72	17,803 00	18,349 06
Cap-Race	...	...	...
Construction—			
En amont de Montréal	14,180 02	13,581 00	9,782 27
Québec	7,539 76	3,731 31	9,672 55
Nouvelle-Ecosse	7,757 52	13,355 00	9,422 70
Nouveau-Brunswick	4,578 52	2,253 80	1,022 57
Ile-du-Prince-Edouard	8,150 06	3,092 00	1,934 49
Colombie-Britannique	8,655 39	3,237 90	1,005 26
Imprimeur du Roi	...	...	...
Steamers fédéraux—			
Québec	64,973 00	44,923 98	45,156 13
Nouvelle-Ecosse	36,700 00	31,049 74	37,841 07
Nouveau-Brunswick	...	...	...
Ile-du-Prince-Edouard	15,139 95	23,911 97	19,680 00
Colombie-Britannique	11,788 09	8,504 61	25,484 00
Ministère	...	...	...
Examen des aspirants capitaines et seconds	3,888 41	3,981 00	4,021 20
Expédition à la baie d'Hudson	...	...	...
Enquêtes au sujet des naufrages	310 48	863 19	875 64
Hôpital de marine, Québec	19,964 33	19,938 12	19,998 53
Hôpitaux de marine	32,218 94	33,162 45	29,880 78
Service météorologique	46,163 54	47,464 07	51,990 25
Enregistrement des navires canadiens	607 43	2,013 28	168 84
Enlèvement des obstacles à la navigation	150 00	1,116 51	35 80
Récompenses pour sauvetage de vies	1,806 13	2,212 00	2,534 00
Service des signaux	...	...	3,365 33
Inspection des bateaux à vapeur	12,211 65	14,835 00	16,209 00
Levés hydrographiques	...	...	77 81
Police riveraine, Montréal	21,953 26	21,994 74	15,798 24
Police riveraine, Québec	13,497 81	20,221 82	22,520 41
Gouvernement civil	36,447 50	36,789 46	37,988 39
Communication par steamers—			
Entre Québec et les provinces maritimes	...	...	...
Entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme	...	...	...
Réparations aux quais	...	...	...
Achats de steamers pour remplacer—			
Le *Stanley*	...	...	399 55
Le *Glendon*	...	...	...
Le *Lady Head*	...	...	...
Service postal d'hiver, Ile-du-Prince-Edouard	...	...	...
Observations des marées	...	...	...
Gratifications	...	...	...
Levé hydrographique, Burrard-Inlet	...	...	...
Commerce d'exportation du bétail	...	...	...
Levé hydrographique, baie de Quinté	...	...	...
Secours aux Canadiens en détresse	...	...	...
Equipement des navires	...	...	...
Veuve de feu A. Warren	...	...	...
McDonald frères	...	...	...
Documents parlementaires	...	...	...
Enquête au sujet du canal d'assainissement de Chicago	...	...	...
John McDonald	...	...	...
Longitude de Montréal	...	...	...
Station biologique	...	...	...
	761,730 62	774,831 53	825,010 82

puis la confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite.*

1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
70,788 27	70,697 89	85,713 98	75,690 74	85,588 70	72,721 23	84,035 65	93,180 72
22,946 43	23,262 94	33,289 28	16,735 49	17,510 17	12,285 79	118,750 70	122,741 89
101,302 35	118,856 94	131,095 29	131,540 80	108,278 67	112,690 20		
142,909 72	137,439 40	143,153 24	117,708 53	133,009 92	140,197 15	139,459 56	139,916 83
86,670 70	92,130 28	76,046 63	96,425 28	73,465 49	78,285 79	61,608 91	61,089 31
19,059 92	20,218 83	22,282 52	17,852 13	14,796 62	19,118 51	16,968 80	19,000 46
18,107 54	15,497 76	15,783 75	16,230 43	19,604 63	16,877 12	16,411 49	19,595 22
...	...	...	4,453 25	5,124 20	7,358 01	...	...
18,432 63	27,977 42	36,678 16	18,383 20	6,341 97	8,623 76		9,796 28
3,168 48	4,354 87	5,877 84	1,260 00	2,287 86	12,203 06		3,723 14
12,489 35	4,352 42	5,905 17	5,330 89	5,533 48	6,039 91		4,596 94
2,868 70	7,667 42	2,421 66	5,280 75	1,542 61	2,966 36	23,863 09	208 16
2,158 60	879 40	...	384 60	...	...		410 00
2,830 38	5,223 11	4,942 70	321 84	5,918 00	1,890 00		14,417 25
...	...	...	26 58	...	40 14		...
43,019 13	51,092 98	51,485 03	50,714 52				
27,726 60	42,921 27	30,283 27	32,287 10				
...	...	24,633 26	14,337 23				
19,539 52	33,962 54	20,927 58	19,987 67	150,659 19	126,629 33	114,956 20	111,437 03
16,111 83	12,485 07	13,430 69	10,809 07				
...	...	...	13,288 83				
5,580 79	6,656 44	5,239 28	4,858 98	5,063 96	4,381 04	4,177 83	4,255 24
480 69	71,374 69	35,217 10	14,762 61	165 00	...	...	...
830 12	385 15	592 63	520 14	513 91	516 67	888 94	1,172 77
19,990 34	19,996 68	16,047 95	19,706 96	18,777 62	18,643 14	10,279 08	751 75
31,401 30	45,371 29	32,229 02	32,545 35	30,667 67	33,089 20	31,450 03	33,303 37
56,418 16	56,625 40	56,898 33	57,140 74	59,986 10	58,577 07	58,452 10	62,457 10
189 27	237 88	157 13	233 13	897 02	179 21	647 52	1,207 07
342 76	2,259 21	1,237 34	4,190 83	2,500 94	3,603 65	5,737 26	3,633 65
2,614 91	5,221 15	8,147 22	7,363 94	6,825 48	5,503 44	8,150 92	4,952 20
6,704 17	3,881 05	4,622 00	5,082 17	4,441 59	5,092 54	4,976 80	4,700 79
21,893 28	23,235 04	21,775 57	22,847 57	21,430 45	22,213 03	20,989 52	22,183 76
26,745 54	20,454 68	17,759 36	21,592 55	19,424 14	17,808 46	17,969 23	17,677 51
19,021 93	17,683 59	20,933 75	17,413 47	18,725 95	16,948 82	13,164 00	573 80
22,958 79	20,399 33	22,922 82	22,935 65	18,553 57	14,698 68	8,620 61	7,279 85
38,775 00	29,900 83	30,453 57	37,193 62	32,728 78	43,501 96	42,835 78	42,253 67
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	133,505 60	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
56,164 71	47,238 03	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	5,985 42	6,312 93	...	...	...	...
...	...	...	...	7,740 25	1,842 47	2,752 67	7,012 70
...	...	...	...	...	...	244 75	1,888 71
...	...	...	...	...	200 00	80 00	1,025 00
...	...	...	...	...	...	...	1,690 12
...	...	...	...	...	...	...	520 85
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
927 241 61	1,129,901 14	980,120 59	917,557 31	883,250 85	1,023,801 34	807,417 53	885.410 11

ETAT des dépenses du ministère de la Marine de

—	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des phares—						
En amont de Montréal..	87,033 61	87,598 15	78,090 69	82,541 16	82,256 28	80,961 06
District de Montréal...						
En aval de Québec ..	116,531 27	120,404 19	124,348 80	124,763 81	124,143 66	126,186 00
Nouvelle-Ecosse	148,815 26	150,445 26	137,339 73	140,977 53	123,234 65	124,671 19
Nouveau-Brunswick	66,886 69	71,079 46	59,917 96	69,654 46	63,018 64	56,871 02
Ile-du-Prince-Edouard...	17,069 98	16,819 64	15,569 39	17,976 67	17,988 15	16,429 23
Colombie-Britannique...	26,858 68	24,413 27	27,240 77	21,734 18	24,770 44	25,679 52
Divers						
Construction—						
En amont de Montréal..	21,704 05	8,766 62	12,581 15	2,699 40	11,993 84	9,527 94
Québec	809 27	10,097 18	4,743 13	3,004 14	3,300 30	296 26
Nouvelle-Ecosse	1,965 16	4,381 24	3,104 77	4,737 03	1,842 94	61 71
Nouveau-Brunswick	1,845 35	1,271 15	115 45	1,597 80	200 00	1 60
Ile-du-Prince-Edouard..	1 56	2,958 61	1,604 00			452 90
Colombie-Britannique...	9,478 81		6,356 43	180 83	225 50	569 99
Lac Saint-Pierre........						
Nouveau dragueur....						
Steamers fédéraux— Québec; Nouvelle-Ecosse; Nouveau-Brunswick; Ile-du-Prince-Edouard; Colombie-Britannique	145,899 61	163,097 46	178,183 97	169,661 64	145,315 28	136,940 11
Ecoles de marine.......						
Examens des aspirants capitaines et seconds......	6,363 88	4,116 99	3,745 33	2,757 29	4,062 82	3,536 29
Expéd. à la baie d'Hudson.						19,091 32
Enquêtes sur les naufrages.	603 21	643 49	850 81	351 15	483 98	565 25
Dépôt des phares, baie Georgienne.........						
Hôpitaux de marine.......	34,106 83	35,757 07	38,403 94	38,589 05	36,682 96	37,984 71
Service météorologique....	67,138 06	64,165 60	66,440 96	64,588 34	66,600 29	67,397 71
Enregistrement des navires canadiens..........	462 59	1,476 19	394 00	207 40	517 60	531 55
Enlèvement d'obstacles....	2,878 68	1,554 53	202 02	2,217 36	456 38	631 86
Récompenses p. sauvetage.	6,398 93	7,432 64	8,014 67	6,591 34	8,004 38	5,955 19
Service des signaux......	5,014 42	5,040 58	4,668 93	5,311 54	5,338 76	5,986 12
Inspection des bateaux....	22,736 59	24,386 95	25,961 36	26,385 88	26,321 27	26,837 83
Levés hydrographiques....	16,451 10	17,542 11	31,461 76	12,653 28	15,099 63	12,352 99
Chenal des navires........	6,161 60	5,436 23				
Gouvernement civil.	43,195 31	56,477 23	54,988 88	71,373 82		74,801 37
Réparations aux quais.....		84 90	1,007 67	824 38	2,644 69	1,795 56
Achat du steamer *Minto* .						
Serv. postal d'hiver, I.-P.-E	3,309 44	4,376 96	6,497 03	6,138 18	7,779 69	21,931 05
Observations des marées ..	711 59	5,099 17	10,172 61	11,507 24	9,627 45	13,166 20
Gratifications............			3,261 32			
Levé hyd., Burrard-Inlet..	2,580 45					
Commerce d'exp. du bétail.	1,411 57	1,711 73	1,350 83	2,268 74	2,887 24	
Levé hyd., baie de Quinté..		2,085 45				
Secours aux Canadiens en détresse.............				7 30		
Documents parlementaires.					291 08	
Enquête au sujet du canal d'ass'nissem't de Chicago					2,500 00	
John MacDonald.........					200 00	
Dépenses imprévues.......						
Station biologique						
Nouvelle station de sauvetage, Longue-Pointe						
App. de commis temporaire						
Bateau p. remp. le *Bayfield*.						
Observat. mont. d. Soufre.						
Charles Morrison.........						
Commission de pilotage, Montréal						
Télégraphie sans fil, Montreal						

puis la confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite.*

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
87,841 22	92,751 23	82,810 92	93,708 16	92,195 52	117,896 37	154,194 26	244,960 38
....	136,134 79	122,112 42	132,147 88	154,839 06	148,302 34	170,554 10	273,865 74
116,279 88	....	....	....	....	....	....	....
126,386 00	65,072 35	122,414 86	142,359 01	149,572 14	142,725 69	164,339 92	204,157 27
67,369 98	128,674 15	52,491 93	65,247 80	69,133 51	73,410 65	79,464 50	121,289 44
18,112 93	20,569 81	42,878 40	28,031 85	24,223 73	25,575 33	25,603 09	36,760 32
26,862 03	29,530 20	33,545 95	31,938 25	35,119 03	35,758 43	39,068 34	55,976 59
....	....	....	....	46 75	....	....	....
6,867 69	3,729 62	7,094 64	12,499 99	158,714 09	399,487 73	540,675 07	1,447,202 77
3,649 90	37,838 80	40,319 03	17,060 13				
4,067 99	3,123 16	4,884 22	12,832 69				
1,423 34	91 49	....	266 34				
1,409 60	616 96	5,586 91	922 00				
6,414 19	19,305 60	....	4,160 74				
....	....	....	660 03	....	....	....	93,938 90
....	....	....	....	....	....	....	10,745 36
117,644 39	145,270 75	180,430 65	195,484 75	452,526 92	369,813 97	306,171 01	475,907 20
....	....	....	....	....	....	6,106 54	3,123 24
3,335 40	3,568 26	3,750 69	3,730 25	3,305 59	4,968 36	7,761 17	5,884 74
27,050 66	....	....	....	....	....	178,638 94	236,469 00
312 77	982 17	773 06	1,022 65	1,824 55	1,367 45	3,570 28	5,111 34
....	....	....	....	....	....	....	12,000 00
38,162 56	37,353 29	37,743 30	36,008 75	51,827 13	48,750 15	50,301 78	51,731 56
64,135 71	73,148 05	76,692 42	74,082 76	80,147 46	87,293 00	90,306 99	98,820 21
818 33	966 48	266 43	546 62	607 23	417 25	1,203 56	1,215 14
704 17	745 49	252 19	1,000 00	1,325 25	682 98	752 60	9,521 68
5,081 40	7,049 09	7,007 97	8,519 92	8,278 55	9,306 25	11,763 12	9,592 91
4,993 88	6,067 90	5,906 83	8,950 17	6,452 56	6,863 75	7,740 01	8,755 44
26,342 29	28,035 49	72,965 72	29,247 59	27,493 80	30,172 09	33,723 12	50,187 75
15,306 66	13,664 97	12,600 98	16,170 20	25,488 64	35,243 97	41,366 95	103,926 98
....	....	....	....	....	....	....	511,171 41
74,644 05	72,833 97	63,331 61	68,776 95	70,246 32	84,442 53	91,985 07	102,735 31
1,618 97	....	697 87	1,261 06	2,824 28	1,721 91	1,300 89	1,590 61
....	144,365 29	41,951 88	....	....	....	....	....
9,575 31	8,439 70	1,503 70	2,093 93	8,835 86	6,211 28	8,912 57	10,984 74
3,081 45	5,186 35	4,372 18	7,060 20	8,925 33	14,520 00	21,871 71	23,802 24
....	....	....	....	136 85	1,050 00	1,210 00	2,340 00
....	....	....	....	....	....	....	....
2,499 80	2,737 85	2,762 24	2,746 84	3,321 23	3,026 25	3,504 43	3,300 35
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	....	133 32	....	95 10	....	269 20
....	....	....	1,659 14	....	....	....	....
....	....	....	....	....	....	....	....
....	....	3,452 21	2,630 62	3,490 29	4,822 78	3,977 63	2,953 19
....	5,709 10	739 61	1,990 58	1,998 85	2,000 00	2,996 54	2,001 69
....	....	....	....	1,780 52	....	....	....
....	....	....	....	2,967 35	6,945 96	11,448 10	15,881 35
....	....	....	....	50,000 00	....	....	....
....	....	....	....	55 00	3,167 62	....	....
....	....	....	....	223 00	....	....	....
....	....	....	....	3,691 69	....	....	....
....	....	....	....	....	1,745 23	2,050 00	10,776 51

ETAT des dépenses du Ministère de la Marine de

—	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Terrain acheté pour quai à Halifax, N.-E.	....	....	....	....	....	....
Terrain acheté pour quai à Charlottetown, I.-P.-E. .	....	....	....	....	....	....
Ecoles de marine.........	....	....	....	....	....	....
Milice navale	....	....	....	....	....	....
Inspection du bétail.......	....	....	....	....	....	....
Matériel de sauvetage.....	....	....	....	....	....	....
Steamers brise-glace ...	....	....	....	....	....	....
S. Shaw..................	....	....	....	....	....	....
Salaires, gardiens de phares	....	....	....	....	....	....
Agences, loyers, etc......	....	....	....	....	....	....
Entretien et réparations...	....	....	....	....	....	....
Répar. aux phares flottants	....	....	....	....	....	....
Construction et appareils..	....	....	....	....	....	....
	861,426 80	898,720 03	905,654 34	895,828 28	793,634 49	867.772 90

puis la confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite*

1898.	1899.	1900.	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
....	....	....	....	....	3,528 25	18,847 31	40,785 10
....	....	....	....	....	....	15,119 11	....
....	....	....	....	....	....	13,000 00	....
....	....	....	....	....	....	5,036 29	....
....	....	....	....	....	....	9,135 87	....
....	....	....	....	....	....	3,335 52	....
....	....	....	....	....	....	25,000 00	....
....	....	....	....	....	....	164,414 93	....
....	....	....	....	....	....	39 33	....
....	....	....	....	....	....	242,403 64	....
....	....	....	....	....	....	29,739 50	....
....	....	....	....	....	....	531,920 43	....
....	....	....	....	....	....	23,560 00	....
....	....	....	....	....	....	1,605,778 59	....
856,192 50	1,102,601 90	982,561 97	1,029,925 32	1,501,618 88	1,671,494 77	2,150,940 31	4,747,722 81

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite.*

—	1906.
	$ c.
Steamers de l'Etat—	
Québec / Nouvelle-Ecosse / Nouveau-Brunswick / Ile-du-Prince-Edouard / Colombie-Britannique	587,885 89
Examen des aspirants capitaines et seconds	7,068 15
Expédition à la baie d'Hudson	132,707 52
Enquête sur les naufrages	7,476 07
Hôpitaux de marine	50,120 42
Service météorologique	99,719 52
Enrégistrement de la marine canadienne	1,800 00
Enlèvement d'obstacles	4,967 15
Récompenses pour sauvetage de vies	11,991 43
Service des Signaux	8,194 39
Inspectien des bateaux à vapeur	37,590 22
Levés hydrographiques	120,359 68
Chenal des navires	587,957 51
Réparations aux quais	2,960 47
Service postal d'hiver, Ile-du-Prince-Edouard	16,680 58
Total pour observations	28,047 77
Dépenses casuelles	3,765 17
Station biologique maritime	2,914 03
Appointements d'employés temporaires	19,947 01
Achat de terrain à Halifax pour quai	88,032 87
Ecoles de navigation	5,036 29
Milice navale	9,135 87
Inspection du bétail	3,335 52
Matériel de sauvetage	25,000 00
Steamers brise-glaces	161,414 93
S. Shaw	39 23
Salaires des gardiens de phares	242,403 64
Agences, loyers, etc	29,739 50
Entretien et réparations	531,920 43
Réparations aux bateaux-phares	33,560 00
Construction et appareils	1,605,778 59
Appareils de signaux sous-marins	50,547 60
Administration du pilotage	12,066 42
Dépôt de bouées à Parry-Sound	11,711 17
Compensation pour explosion de bouées à gaz	38,686 49
Service d'eau, Ile-aux-Perdrix	2,957 37
Observatoire, Toronto	2,872 96
" Montréal	500 00
Steamer hydrographe, *côte de l'Atlantique*	45,500 00
" " *côte du Pacifique*	370 01
Nouveau dragueur, n° 15	150,001 32
" le *Galveston*	159,847 89
Marins naufragés et sans ressources	598 81
Documents parlementaires	485 11
Gratifications	616 66
Gouvernement civil, appointements	88.453 31
" " casuel	19,506 45
	5,066,252 66

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite.*

Service.	Montant.	Total. 1907.
	$ c.	$ c.
Océanique et fluvial—		
Steamers fédéraux	447,139 03	
Examen des aspirants capitaines et seconds	5,934 16	
Récompenses pour sauvetage de vies, etc	9,025 89	
Enquêtes sur les naufrages	8,662 16	
Ecoles de marine	4,891 69	
Enregistrement des navires	1,506 53	
Enlèvement des obstacles à la navigation dans les rivières	7,377 20	
Etudes des marées	19,214 79	
Service postal d'hiver	11,998 01	
Stations biologiques	1,537 04	
Inspection du bétail	2,743 80	
Matériel de sauvetage	15,000 00	
Expédition à la baie d'Hudson	35,871 95	
Navire pour faire la patrouille sur la baie d'Hudson	29,977 91	
Steamer brise-glace *Lady Grey*	66,293 51	
Réclamation de la Compagnie houillière de Québec	1,000 00	
Arrestation de deux matelots du steamer *Hector*	148 75	
H. M. Stewart, vêtements détruits par le feu	171 00	
Dépenses imprévues	3,213 62	
		669,717 04
Phares et service côtier—		
Salaires et allocations des gardiens de phares	197,235 03	
Agences, loyers et dépenses casuelles	22,076 58	
Entretiens et réparations des phares	499,597 86	
Contruction de phares et appareils	1,159,906 40	
Briser la glace dans la baie du Tonnerre	21,303 85	
Service des signaux	6,859 68	
Stations de télégraphe Marconi	53,532 19	
Service du pilotage	21,490 73	
Réparations aux quais	1,747 15	
Appointements des commis temporaires	14,477 16	
Bouées de la baie Georgienne et Parry-Sound	4,500 43	
		2,002,727 06
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—		
Observatoire de Toronto	2,313 67	
" Kingston	375 00	
" Montréal	375 00	
Service météorologique	75,163 20	
Levés hydrographiques	84,435 32	
		161,662 19
Dragueur N° 15		150,000 00
Cap-à-la-Roche		1,347 87
Galveston		50,089 77
Chenal des navires		419,398 19
Indemnité à L. O'Brien		2,200 00
Hôpitaux de marine	37,362 11	
Marins naufragés et dénués de ressources	793 56	
		38,156 67
Inspection des bateaux à vapeur		32,459 55
Documents parlementaires	634 36	
K. Falconer, réorganisation du système de la tenue des livres	25,000 00	
		25,634 36
Gouvernement civil, appointements	68,995 81	
" " dépenses casuelles	14,182 31	
		83,178 12
Total, pour la division de la marine		3,637,569 82
" " des pêcheries		534,669 90
Primes de pêche		159,015 75
		4,331,255 47

ETAT des dépenses du ministère de la Marine depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1909—*Suite.*

——	Montant.	Total, 1908.
Service océanique et fluvial—		
Steamers et brise-glaces de l'Etat	$669,428 59	
Examen des capitaines et seconds	11,508 31	
Récompenses pour sauvetage de vies	31,642 41	
Enquêtes sur naufrages	6,543 08	
Ecoles de navigation	7,378 07	
Enregistrement des navires	1,982 70	
Enlèvement d'obstacles	26,009 59	
Etude des marées	30,977 40	
Service postal d'hiver	11,019 79	
Inspection du bétail	3,503 90	
Matériel de sauvetage	30,000 00	
Dépenses casuelles	1,301 61	
Milice navale	9,078 17	
Patrouille des eaux septentrionales du Canada	34,706 49	
Nouveau bateau brise-glaces	5,974 61	
Documents parlementaires		
		$881,054 56
Travaux publics—Imputables sur le capital—		
Chenal des navires	$761,916 84	
Jetées permanentes, lac Saint-Pierre, etc	116,063 87	
Dragage, Cap-à-la-Roche	75,000 00	
Drague, *Beaujeu*	100,000 00	
Voie de service, chantiers de Sorel	8,815 05	
Service des signaux, Montréal et Québec	12,232 15	
		$1,074,027 91
Phares et service cotier—		
Agences, loyers et dépenses contingentes	$ 29,359 26	
Salaires et allocations aux gardes-phares	285,050 14	
Entretien et réparation des phares	689,319 86	
Dépôt de bouées de Parry-Sound	41,983 93	
Construction de phares, etc	715,572 91	
Construction d'appareils	801,626 83	
Postes de télégraphie sans fil	114,986 60	
Sservice de signaux	9,350 28	
Administration du pilotage	31,087 22	
Entretien et réparations de quais, etc	1,456 86	
Entretien et garde de bassins de radoub	30,656 22	
Brise-glaces, lac Supérieur, etc	37,053 32	
Appointements d'employés temporaires, etc	16,728 99	
Postes de signaux téléphoniques en bas de Montréal	7,820 68	
Steamer pour les grands lacs		
Service d'experts comptables	13,066 34	
Affrètement de steamer, Traverse du Four-à-Chaux	6,650 00	
Entretien de feux sur le *Castle* et l'*Armenia*	3,680 00	
		$2,835,459 44
Institutions scientifiques et levés hydrographiques—		
Service météorologique	$122,572 86	
Observatoire magnétique	2,918 20	
Observatoire de Montréal	500 00	
Observatoire de Kingston	500 00	
Levés hydrographiques	115,631 31	
A compte de nouveau steamer hydrographique, Colombie-Britannique	107,250 00	
		$349,373 37
Hôpitaux de marine	$ 59,957 92	
Marins naufragés et sans ressources	342 25	
Hôpital de marine à Yarmouth, N.-E	7,285 00	
		67,585 17
Inspection des bateaux à vapeur	$ 42,210 43	
Pêcheries		800,081 73
Gouvernement civil, appointements, Marine et Pêcheries	103,916 53	
Dépenses casuelles de la Marine et des Pêcheries	21,146 77	
		125,063 30
Dépense totale, Marine et Pêcheries		$6,174,855 91
Primes de pêche		156,114 50

Les dépenses pour 1908-9 sont à l'annexe n° 5 de ce rapport et doivent être ajoutées à l'état des dépenses depuis la Confédération.

ANNEXE N° 8.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE.

26 juillet 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre respectueusement le rapport suivant sur les travaux du service hydrographique durant la saison de 1909-10.

Ainsi que l'an dernier, le personnel a été divisé en cinq équipes, comme suit:—

I. Une sur les Grands Lacs;
II. Une dans le bas du Saint-Laurent;
III. Une sur la côte du Pacifique.
IV. Une dans la Nouvelle-Ecosse;
V. Une sur le lac des Deux-Montagnes.

Premièrement: L'équipe des Grands Lacs était sous la direction du capitaine F. Anderson, qui avait pour adjoints MM. Bachand, Fraser et Lighthall et se servait du vapeur à double hélice *Bayfield.*

Au cours de l'hiver de 1909, l'honorable ministre ayant désiré discontinuer les travaux sur le lac Supérieur, pour le présent, et entreprendre la reprise des travaux hydrographiques sur la rive canadienne du lac Ontario, le capitaine Anderson et son équipe établirent leur quartier général à Brigton, Ont., le long de la rive sud du comté de Prince-Edouard depuis False-Ducks jusqu'à Presqu'île.

Le vapeur *Bayfield,* portant l'équipe au complet, a quitté son hivernage à Owen-Sound le 7 mai. On a profité de son voyage pour refaire les levés des ports de Goderich, Rondeau, Port-Stanley, Port-Burwell et Port-Colborne, travaux dont le besoin se faisait vivement sentir. Les nouvelles cartes marines de ces ports sont maintenant entre les mains de l'imprimeur et seront distribuées durant la saison actuelle.

En refaisant le levé hydrographique du port de Goderich on a constaté, en dedans du brise-lames extérieur, des protubérances inconnues, et il n'y a aucun doute que c'est sur elles qu'un ou deux navires se sont échoués lorsque l'eau était basse l'automne précédent. Toute l'étendue entre les jetées et le brise-lames extérieur a été balayée avec soin et l'on n'a pu y trouver aucun endroit dangereux autre que ceux qui sont indiqués sur le nouveau plan.

On a examiné de nouveau la batture découverte au cours de l'été de 1908 au large du dock du bac des wagons du chemin de fer Père-Marquette à Sarnia. En balayant cette batture on n'y a découvert aucun endroit ayant moins de 21 pieds de profondeur.

Dans la rivière du Détroit, près de Windsor, un peu en aval du dock du bac d'aval des wagons de chemin de fer, on a constaté qu'un banc de roche s'étend jusqu'à 400 pieds au large, et que la profondeur de l'eau y est de 15 à 18 pieds au minimum. Au cours de l'automne précédent, le vapeur à marchandises *John Mitchell* a touché ce récif et a subi quelque dommage.

Les nouveaux levés hydrographiques faits au havre de Rondeau, à Port-Stanley, à Port-Burwell et à Port-Colborne n'ont fait constater aucun changement très sérieux, sauf à Port-Burwell, où le sable de la grève s'introduit dans le chenal dragué.

Le 10 juin, l'équipe est arrivée à Brighton et a commencé à refaire le levé hydrographique du lac Ontario.

Dans tous les districts, les travaux peuvent être divisés en quatre parties:

I. Triangulation;
II. Relevé de la ligne du bord de l'eau;

III. Sondage en bateau sur les hauts-fonds où il serait dangereux de manœuvrer le navire;

IV. Sondages à bord du navire dans l'eau profonde en s'éloignant de terre aussi loin qu'on peut le faire tout en relevant les obstacles.

La triangulation est nécessairement celle de ces divisions qu'il faut entreprendre et terminer d'abord. La majeure partie de ce travail le long de la rive sud du comté de Prince-Edouard a été faite au moyen de ce que l'on nomme la triangulation par eau, laquelle consiste à se servir du navire mouillé au large dans des positions convenables pour les sommets des triangles.

Le relevé de toute la rive depuis la Presqu'île jusqu'à la pointe de la baie du Sud a été complété.

Le sondage sur les hauts-fonds a été entrepris en bateau et la partie située entre la Presqu'île et la Pointe-à-Pierre a été complétée et les endroits suspects ont été examinés avec soin.

Par les temps clairs et venteux, lorsqu'il est impossible de mettre les chaloupes à l'eau, on profite de l'occasion pour faire, du pont du navire, les sondages en eau profonde, et s'assurer s'il n'y a pas de dangers hors de la limite connue de la lisière des hauts-fonds.

Le fait que le côté sud du comté de Prince-Edouard est généralement une basse terre a très sérieusement nui au sondage en bateau, et il est arrivé souvent que le vent prédominant a apporté de la fumée ou une épaisse et lourde brume d'été. Ces deux circonstances ont fortement contribué à diminuer la somme de travail exécutée, et une partie considérable du travail entrepris l'été dernier a été laissée inachevée. Cependant l'équipe a réussi à relever 72 milles de la ligne du bord de l'eau, à faire 566 milles de sondage en navire sur une superficie de 213 milles carrés.

En travaillant dans le voisinage de la pointe de la baie du Sud, le capitaine Anderson avait ordre d'inspecter des fonds de mauvaise tenue situés à l'est des False-Ducks, et cette inspection a démontré qu'il y a sur les battures William et Harris beaucoup moins d'eau que la profondeur indiquée sur les cartes préparées par le service hydrographique des Etats-Unis. Ceci, joint à plusieurs autres coups de sonde peu rassurants relevés aux abords de Kingston, démontre la nécessité de refaire bientôt le relevé hydrographique des eaux en question.

Le 3 novembre, le temps n'étant plus favorable aux travaux sur le lac dans des conditions économiques, le vapeur a été mis en hivernement au dépôt des fournitures des phares à Prescott et l'équipage a été congédié. Je suis heureux de pouvoir faire rapport que le vapeur a été bien entretenu et qu'il est encore en bon état, si l'on tient compte de son ancienneté.

Relevés du bas du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique.—Le lieutenant J. B. Miles, de la marine royale, aidé de MM. Savary, G. C. Venne et H. Ortiz, à bord de *La Canadienne*, a été occupé, ainsi que durant les années précédentes, aux relevés hydrographiques du bas du Saint-Laurent. Durant la dernière saison les travaux ont été faits dans le fleuve en face de l'île du Bic et de l'île Verte.

On a exécuté une somme très considérable de travail, bien que les vents violents, la brume et la fumée aient causé beaucoup de retards.

Durant la saison, l'équipe a relevé 70 milles de la ligne du bord de l'eau; a sondé 800 milles en petits bateaux et en chaloupes et 950 milles en steamer, sur une superficie de 217 milles carrés.

Je suis heureux de dire que dans toute l'étendue inspectée l'on n'a découvert aucun fond réellement dangereux, mais le relevé hydrographique a eu pour effet de déterminer d'une façon beaucoup plus précise la situation des ancrages de hauts-fonds, des bancs et des dangers préalablement connus.

A son arrivée à Québec, le capitaine Miles a reçu instruction de se rendre à Matane pour y examiner les fonds, afin d'y relever un écueil que l'*Empress of Ireland* avait, disait-on, heurté.

Un examen très minutieux a été fait sur un espace assez considérable dans le voisinage de l'endroit où l'échouement s'était produit, et cet examen a démontré qu'il n'y avait aucun écueil que le navire aurait pu toucher, sauf la batture Roix, indiquée sur les éditions les plus récentes de la carte marine n° 307, mais non sur la carte dont s'est servi l'*Empress of Ireland.*

Le capitaine Miles a aussi remarqué quelques légères inexactitudes dans la carte marine. Tout cela démontre qu'on ne saurait entreprendre trop tôt le relevé hydrographique de ces parages et des autres parties du fleuve.

Le capitaine relate le fait suivant: Pendant qu'il était au travail sur le haut-fond, deux grands vapeurs océaniques sont passés entre lui et la rive. Il considère que ces navires ne sont pas dirigés avec toute la précaution possible, vu que le haut-fond n'est pas pourvu de bouées et qu'il ne figure pas sur les anciennes éditions de la carte marine.

On a constaté que *La Canadienne* ne pouvait naviguer à la vapeur directement à travers le fleuve durant les grandes marées, ce qui a occasionné une perte de temps considérable. L'attention du ministre ayant été attirée sur ce fait, il a eu l'obligeance de demander au parlement un crédit destiné à l'acquisition d'un navire plus convenable. En juillet 1909, un contrat a été conclu avec Swan Hunter et William Richardson, de Wallsend-sur-Tyne, Angleterre, pour la construction d'un navire d'après les épures préparées à ce bureau par M. R. L. Newman, de Victoria, C.-B. Je suis heureux de dire que les travaux de construction sont avancés à tel point que le navire sera prêt pour le service en 1910.

Le 2 novembre, *La Canadienne* est revenue à Québec et l'équipage a été licencié.

Division de la côte du Pacifique.—Cette division du service hydrographique a été sous la direction du capitaine P. C. Musgrave, qui a eu pour adjoints MM. H. D. Pariseau, F. P. V. Cowley et L. R. Davies. Le travail a été fait à bord du vapeur *Lillooet,* l'équipe étant partie d'Esquimalt le 24 mars.

Le premier travail entrepris consistait à refaire le relevé du havre des bateaux sur la côte est de l'île de Vancouver, où l'on est à ériger des chutes à houille. Le travail a démontré l'existence aux abords d'un haut-fond non indiqué sur les cartes, lequel a été plus tard muni de bouées par l'agent du ministère.

Une nouvelle carte photolithographique contenant les renseignements recueillis au cours des travaux de cette année a été distribuée au public.

Les travaux dans ce port ont été terminés le 7 avril, et l'équipe est partie pour retourner à sa station dans le voisinage de Prince-Rupert, C.-B., où elle est arrivée le 14.

On a commencé les travaux dans le voisinage des îles Lucy et Rachel, afin de parfaire ce qui avait été négligé au cours de la saison précédente. En examinant la batture Alexandra (un haut-fond situé entre les îles ci-dessus mentionnées) on a découvert un nouveau rocher sur lequel le minimum de profondeur de l'eau est de 11 pieds. Avant le relevé, l'impression générale était que la profondeur à cet endroit était d'au moins dix brasses. Ces découvertes démontrent l'absolue nécessité d'inspections très minutieuses de tous les coups de sonde suspects et de toutes les inégalités du fond.

Ici, l'équipe a été partagée en deux, la moins nombreuse étant campée à Claxton sous les ordres de M. Pariseau, aidé de M. Cowley. Ces officiers ont eu pour mission de relever le Passage du Télégraphe, une partie de l'entrée dans la rivière Skeena et le Passage Arthur, à l'ouest de l'île Kennedy. Je suis heureux de faire rapport que les travaux dans les deux chenaux cités en premier lieu ont été terminés et que la triangulation du Passage Arthur est suffisamment avancée pour que l'on s'apprête à faire les sondages durant la saison prochaine.

Le capitaine Musgrave, avec le steamer, a entrepris le sondage d'une grande étendue située entre la pointe nord-est des îles de la Reine-Charlotte et l'extrémité sud-est de l'île du Prince-de-Galles, aux abords orientaux de l'entrée de Dixon. Durant la saison de 1908, le capitaine Parry, du navire de Sa Majesté *Egeria,* n'avait pu faire le relevé de cette étendue, et l'on a demandé au service hydrographique de compléter

les travaux. Je dois faire rapport que, bien que l'on n'ait pas découvert d'endroits dangereux pour la navigation, le travail a été très difficile, vu que tous les amers étaient à de grandes distances et que les seuls points visibles étaient les pics des montagnes qui, trop souvent, étaient cachés par les nuages, ce qui a causé beaucoup d'ennuis et de perte de temps.

Vers la fin de l'automne un examen préliminaire a été fait du chenal reliant l'anse Masset à l'entrée de Dixon, et il a été constaté que, bien que les courants y soient très forts, l'eau y est suffisamment profonde pour pénétrer dans l'anse.

Dans la matinée du 26 août 1909, le vapeur *Ohio,* se rendant de Seattle à Valdez, Alaska, a heurté un rocher non mentionné sur les cartes marines, au large de la Pointe-Escarpée, dans l'étroit d'Heikish. Le capitaine Musgrave reçue ordre d'arrêter à cet endroit en se rendant à Victoria et d'y faire une inspection. Il fait rapport qu'après examen il a constaté que l'ancienne carte est très inexacte et que l'écueil est à 350 pieds de l'île Sarah, de sorte que si l'*Ohio* n'avait pas serré la rive de trop près il eut passé sans toucher.

L'équipe est arrivée à Victoria le 8 novembre. L'équipage a été immédiatement congédié et le navire a été mis en hivernage.

Durant la saison, cette équipe a réussi à relever 42 milles de la ligne du bord de l'eau, pratiqué des sondages en bateau sur 350 milles et en navire sur 380 milles, et parcouru une étendue de 270 milles carrés.

Je regrette de dire que la température aux environs de Prince-Rupert et des îles de la Reine-Charlotte est loin d'être favorable à l'exécution économique des levés hydrographiques, les équipes ne pouvant faire une moyenne de plus de deux jours de travail par semaine à cause du vent, de la pluie et du brouillard.

L'équipe de la Nouvelle-Ecosse.—Cette équipe, stationnée sur terre, a été placée sous la direction de M. Chas. McGreevy, aidé de MM. Jobin et Jodoin.

Le premier travail accompli a été l'achèvement du relevé du bassin de Cumberland, commencé durant la saison de 1909. Pour ce travail on s'est servi d'une chaloupe, et les travaux ont été achevés le 20 juillet.

A la demande de diverses parties intéressées, le ministre a donné ordre d'envoyer cette équipe dans la baie de Tatagamouche afin d'y faire un minutieux examen des rives dans le but d'y choisir la meilleure localité pour y construire des quais et des jetées. Ce travail a été terminé avant la fin de la saison, et l'équipe est revenue à Ottawa le 11 novembre.

Cette équipe a relevé 32 milles de la ligne du bord de l'eau et a fait des sondages sur 250 milles, parcourant une étendue de 11 milles carrés. Dans le cas actuel, le peu d'étendue s'explique par le fait que les sondages ont été de beaucoup plus rapprochés qu'ils ne le sont d'ordinaire dans les levés hydrographiques.

Levés du lac des Deux-Montagnes.—Cette équipe, sous les ordres de M. A. J. Pinet, aidé de MM. St. Pierre et Ghysens, a quitté l'hivernage à Montréal le 15 mai et a passé toute la saison sur le lac, mais n'a pu compléter tous les travaux.

Elle a réusi à relever 25 milles de ligne du bord de l'eau, et à faire 1,260 milles de sondages sur une superficie de 28 milles carrés.

On espère qu'au commencement de la saison de 1910 les travaux de ce lac seront terminés, et qu'une carte marine sera publiée à temps pour que l'on puisse s'en servir à l'ouverture de la navigation en 1911.

Au cours du dernier exercice financier les cartes marines suivantes ont été distribuées au public.

N° 99. " Key-Harbour ", baie Georgienne.
201. " De l'île Blanche à la Pointe-aux-Orignaux ", fleuve Saint-Laurent.
307. " Passage du Milieu ", rivière Skeena, côte du Pacifique.
308. " Havre des Bateaux ", côte du Pacifique.
301. " Port de Prince-Rupert ", côte du Pacifique.
50. " Lac Saint-Louis ", fleuve Saint-Laurent.

N° 19. " De Saint-Antoine à Saint-Augustin ", fleuve Saint-Laurent.
20. " De Saint-Nicolas au Pont de Québec ", fleuve Saint-Laurent.
22. " De Montréal à Sorel ", fleuve Saint-Laurent.
23. " De Sorel à Batiscan ", fleuve Saint-Laurent.
24. " De Batiscan à Québec ", fleuve Saint-Laurent.
22A. " Feuille de triangulation de Montréal à Sorel ", fleuve Saint-Laurent.
24A. " Feuille de triangulation de Batiscan à Québec ", fleuve Saint-Laurent.
24A. " Feuille de triangulation de Bastican à Québec ", fleuve Saint-Laurent.

Outre ce qui précède on a aussi distribué les deuxièmes éditions revisées des cartes suivantes :—

N° 7A. " De Berthierville au lac Saint-Pierre ", fleuve Saint-Laurent.
10. " Pied du lac Saint-Pierre ", fleuve Saint-Laurent.
12. " De Bécancour à Champlain ", fleuve Saint-Laurent.
13. " De Champlain à la Pointe-aux-Citrouilles ", fleuve Saint-Laurent.
14. " De Batiscan au Cap-Levrard ", fleuve Saint-Laurent.
1. " Port de Montréal ", fleuve Saint-Laurent.

Durant l'année, le capitaine Boulton, de la marine royale, a été occupé à la préparation d'un routier pour la navigation du fleuve Saint-Laurent de Québec à Kingston. Ce travail a été livré à l'imprimeur, et l'on espère que l'ouvrage sera distribué au public avant l'ouverture de la navigation de 1911.

On a aussi préparé des routiers du fleuve Saint-Laurent à partir de l'île Razade jusqu'à la Pointe-aux-Orignaux, et ils ont été livrés à l'imprimeur.

Durant la dernière saison le personnel du service hydrographique a été modifié par les démissions de MM. Amos, R. Bickerdike, W. R. McGee et A. E. Humphrey, et les nominations de MM. G. L. Crichton, E. Ghysens et A. Lighthall.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. J. STEWART,
Hydrographe.

ANNEXE N° 9.

DEPARTEMENT NAVAL.

OTTAWA, 1er avril 1910.

M. G. J. DESBARATS,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant relativement au département Naval, jusqu'au 31 mars 1910:—

1. La question de la formation de marines coloniales a donné lieu à une conférence impériale tenue à Londres en juillet et août 1909, le Canada étant représenté par l'honorable sir F. Borden, C.C.M.G., ministre de la Milice et de la Défense, et par l'honorable L. P. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries. Le major général, sir P. H. N. Lake, C.C.M.G., C.B., et le contre-amiral C. E. Kingsmill, accompagnaient les représentants canadiens en qualité de conseillers experts.

2. La conférence a été d'avis que, bien qu'il fût désirable de former une unité navale, consistant en un croiseur du type *Indomitable,* de trois croiseurs de deuxième classe du type *Bristol,* de six contre-torpilleurs de la classe de Rivière, et de trois sous-marins de la classe " C ", le double littoral maritime du Canada rendait inopportune pour le présent la création d'une unité navale de même nature. Il fut proposé que le Canada débuterait avec des croiseurs du type *Bristol* et des contre-torpilleurs d'une classe améliorée pour le service des rivières—une partie de la flotte devant être stationnée sur le littoral de l'Atlantique et une partie sur le Pacifique.

3. Ces opinions ont reçu l'approbation du gouvernement, et il a été décidé d'établir une marine canadienne. On a obtenu de l'Amirauté la prestation des services de trois officiers chargés d'aider à la préparation des détails préliminaires relatifs à l'organisation de la marine canadienne. Ces officiers sont: le commandant J. D. D. Stewart, le lieutenant (G) R. M. T. Stephens, et le paie-maître d'état-major P. J. Ling. Ils sont arrivés à Ottawa en octobre 1909.

4. Le 12 janvier 1910, l'honorable L. P. Brodeur en ayant été empêché par la maladie, le premier ministre présenta à la Chambre des Communes un bill intitulé: " Loi concernant le service naval du Canada ". Ce bill décrétait l'établissement d'une marine canadienne. Le 31 mars ce bill était encore devant la Chambre.

5. Entre temps on était entré en négociations avec l'Amirauté pour l'achat de deux croiseurs, le *Niobé* et le *Rainbow,* devant être stationnés comme navires-écoles sur les côtes respectives de l'Atlantique et du Pacifique.

Le *Niobé* est un croiseur de première classe, jaugeant 11,000 tonneaux, ayant 300 pieds de longueur, 43 pieds de bau et tirant 26 pieds d'eau. Achevé en 1899 au coût de £550,000.

Armement: 16 canons de 6 pouces, 14 pièces de 12, 5 pièces de 3 et 2 mitrailleuses. Vitesse, 20 nœuds. Equipage, 705.

Le *Rainbow* est un croiseur de deuxième classe, jaugeant 3,600 tonneaux. Longueur, 300 pieds, bau, 43 pieds, tirant d'eau, 17½ pieds. Achevé en 1891 au coût de £184,000.

Armement: 2 canons de 6 pouces, 6 canons de 4.7 pouces, 8 pièces de 6, 1 pièce de 3 et 4 mitrailleuses.

Vitesse, 19.7 nœuds. Equipage, 273.

L'Amirauté a consenti à vendre ces navires: le *Niobé* pour £215,000 et le *Rainbow* pour £50,000. La question de l'achat a été différée jusqu'à l'adoption du bill, et l'achat des navires a été ratifié par le parlement. Cette affaire n'avait pas été décidée le 31 mars, le bill étant encore devant la Chambre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. KINGSMILL,
Contre-amiral.

ANNEXE N° 10.

RAPPORT DU PRESIDENT DE LA COMMISSION D'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

BUREAU DU PRÉSIDENT,
OTTAWA, juin 1910.

M. le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR LE SOUS-MINISTRE,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du service d'inspection des bateaux à vapeur pour l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Ce rapport couvre les opérations du service pendant la période mentionnée, donne les noms et le nombre des bateaux inspectés dans les différentes divisions, et des bateaux affectés au service des voyageurs dans les eaux canadiennes mais immatriculés ailleurs qu'au Canada, ainsi que le montant des droits perçus pour examens de mécaniciens, avec les noms des candidats et la classe de leurs brevets.

En outre des bateaux à vapeur proprement dits, les grues et appareils de hissage employés pour le chargement et le déchargement des navires, à Halifax, à Saint-Jean et à Montréal, ont aussi été inspectés.

NOMBRE de bateaux à vapeur figurant sur les rapports des inspecteurs comme enregistrés au Canada pour l'exercice expiré le 31 mars 1910, et nombre des bateaux inspectés mais non enregistrés en Canada à la même date.

Division.	Nombre de bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Nombre de bateaux à vapeur inspectés mais non enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur inspectés mais non enregistrés en Canada.
Toronto	378	122,526	51	65,059
Collingwood	151	46,4588	20	92,911
Kingston	170	35,909	12	1,386
Montréal	209	23,053	5	13,955
Sorel	116	41,327	3	8,615
Québec	109	18,876	10	17,027
Nouvelle-Ecosse	166	98,565	15	36,874
Nouv.-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	156	21,573	13	20.385
Vancouver et Yukon	187	23,971	10	14,900
Victoria, C.-B	155	53,617	21	31,841
Manitoba et Provinces du Nord-Ouest	181	15,544	3	1,084
Total	1,978	440,819	162	238,227

NOMBRE et tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés au Canada, qui ont subi l'inspection, et montant des droits perçus de ce chef durant l'exercice expiré le 31 mars 1910.

Division.	Nombre des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Tonnage brut des bateaux à vapeur enregistrés en Canada.	Montant des droits perçus pour l'inspection des bateaux à vapeur.
Toronto	316	121,677	343 84
Collingwood	124	44,088	45 68
Kingston	162	34,369	....
Montréal	180	21,319	....
Sorel	109	38,362	....
Québec	103	16,106	421 52
Nouvelle-Ecosse	162	39,783	1,515 36
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edourd	152	25,178	470 08
Vancouver et Yukon	174	23,209	922 00
Victoria, C.-B	150	49,166	687 12
Manitoba et Provinces du Nord-Ouest	114	11,980	....
Brevets de mécaniciens	....	....	2,054 00
Total	1,746	425,237	6,469 60

RÉUNIONS DE LA COMMISSION ET NOMINATIONS D'INSPECTEURS.

En raison du décès de feu J. P. Esdaile, inspecteur de chaudières et machines des bateaux à vapeur pour la Nouvelle-Ecosse, une réunion de la Commission a été convoquée à Halifax, le 18 mai 1909, pour l'examen des candidats à la vacance. M. N. A. Currie, de Yarmouth, N.-E., après avoir subi l'examen d'aptitude, fut recommandé pour remplir la position vacante, et il reçut sa nomination par arrêté en conseil du 21 juin 1909, ses devoirs commençant à partir du 1er juin.

En raison de son âge avancé, M. Joseph Samson, inspecteur de chaudières et machines des bateaux à vapeur pour la province de Québec, fut mis à la retraite. Une réunion de la Commission eut lieu à Ottawa, le 15 février 1910, pour faire subir un examen à M. Joseph Fontaine, de Lévis, afin de remplir la vacance. Cet examen fut satisfaisant, et M. Fontaine reçue sa nomination par ordre en conseil du 1er mars 1910.

POURSUITES INTENTÉES ET AMENDES INFLIGÉES POUR VIOLATION DE LA PARTIE VII DE LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE CONCERNANT L'INSPECTION DES BATEAUX À VAPEUR.

Le 3 août 1909, le ministère reçut avis que le steamer *Otonabee,* de Peterboro, qui transportait des excursionnistes, avait reçu à son bord un plus grand nombre de passagers que celui autorisé par son certificat d'inspection. A la suite des dépositions entendues, une poursuite fut intentée devant le commissaire de police de Peterboro pour l'infliction de la peine stipulée. Une amende de $100 fut imposée, et un chèque pour ce montant fut reçu par le ministère le 14 octobre 1909.

Le 21 août, l'inspecteur de bateaux à vapeur ayant fait rapport que le steamer *Argyle,* de Kenora, avait reçu à son bord plus de passagers qu'il ne lui était permis, une poursuite fut intentée devant le commissaire de police pour l'infliction de la peine stipulée. Une amende de $150, avec frais, fut imposée, et le ministère a reçu ce montant le 27 décembre 1909.

SINISTRES ET ACCIDENTS.

Ci-suivent les sinistres et accidents rapportés comme s'étant produits dans les diverses divisions, durant les douze mois expirés le 31 mars 1910.

Division de Toronto.

Le 23 avril 1909, le bateau-passeur *Michigan,* affecté au service du chemin de fer Pacifique-Canadien, est venu en collision avec le steamer américain *J. P. Walsh,* dans la rivière Détroit, près de Windsor, Ontario, subissant par là même des dommages considérables à sa coque et à ses machines. Les réparations nécessaires furent effectuées à Détroit, Michigan, afin de mettre le bateau en état de reprendre son service.

Le 28 juin 1909, le steamer *John Hanlan,* de Toronto, alors qu'il était amarré à son quai, à Toronto, fut tamponné par le steamer *H. H. Pellatt,* et reçut des avaries tellement graves qu'il sombra. Dans la suite, il fut renfloué et réparé complètement.

Le 2 août 1909, le steamer *Glenallah,* de Dundee, sortait de Port-Colborne, lorsque l'appareil du gouvernail cessa d'obéir à la main du timonier, et le steamer alla donner sur le brise-lames et reçut des avaries à l'avant de la quille. Il se rendit alors à Détroit, où les réparations nécessaires furent effectuées.

Le 24 août 1909, le steamer *Collingwood,* de Collingwood, sombra dans la rivière Détroit, près de Windsor, après être venu en collision avec le steamer américain *Geo. L. Craig.* Il fut dans la suite renfloué et réparé, puis reprit son service le 9 novembre.

Le 4 septembre 1909, le bateau-passeur de wagons de chemin de fer *Ontario N° 1* s'échoua près de Cobourg, dans le lac Ontario. Il fut dégagé le lendemain puis se rendit en cale sèche à Kingston, pour y faire examiner et réparer sa carène.

Le 19 octobre 1909, le remorqueur *Winnanna,* de Hidland, fut en partie détruit par le feu à Tobermoray. On est actuellement à le réparer à Wiarton, Ontario. Origine de l'incendie inconnue.

Le 17 novembre 1909, le steamer *Rome,* de Port-Arthur, alors qu'il était amarré à son quai, à Lime-Island, fut complètement détruit par le feu. Origine de l'incendie inconnue.

Le 30 novembre 1909, le remorqueur *Ottawa,* de Sarnia, alors qu'il était amarré à son quai à Redcliffe, Wisconsin, fut complètement détruit par le feu. L'incendie, dû à une cause inconnue, avait pris naissance dans la cale d'avant.

Le 9 décembre 1909, le steamer *Augusta,* de Sainte-Catherine, fut complètement détruit par le feu à Port-Dalhousie, où il avait été conduit pour hivernage. L'origine de l'incendie est inconnue, car il n'y avait dans le temps personne à bord.

Division de Collingwood.

Le 22 juillet 1909, le remorqueur *Gilphie,* d'Ottawa, fut complètement détruit par le feu à Lion's-Head. Origine de l'incendie inconnue. Pas d'accidents.

Le 9 septembre 1909, le remorqueur *Columbus,* du Saut-Sainte-Marie, a été complètement détruit par le feu, vers 2 heures du matin, dans le port de Gargantua, lac Supérieur. Incendie supposé avoir été causé par l'explosion d'une lampe. Pas de pertes de vies.

Le 3 novembre 1909, la barge à vapeur *Reliever,* de Midland, fut détruite par le feu alors qu'elle était à recevoir son chargement à Methodist-Point. La carène a été complètement brûlée.

Le 15 novembre 1909, le steamer *Ottawa,* d'Ottawa, fut assailli par une violente tempête dans le lac Supérieur et sombra à environ 15 milles de Passage-Island. Le déplacement de la cargaison ayant mis l'appareil du gouvernail hors de service, le steamer reçut les lames par le travers et donna bientôt de la bande à tel point qu'il dût être abandonné. Peu après, il sombrait dans environ 100 brasses d'eau. Pas de pertes de vies.

Divison de Kingston.

Le 11 juin 1909, le steamer *John Randall,* de Kingston, en allant de Kingston à Oswego, subit une avarie à ses machines par la rupture de la clavette de la bielle. Il fut toué à Kingston et réparé.

Le 31 août 1909, le steamer *Kathleen,* de Lindsay, fut détruit par un incendie allumé par la foudre, alors qu'il était amarré au quai de Sturgeon-Point. Pas de pertes de vies.

Le 14 octobre 1909, le steamer *Rideau King,* de Kingston, en allant de Kingston à Smith's-Falls, alla donner sur Pear-Island, dans le lac Mud, et plusieurs planches et madriers du disque de droite se brisèrent sous le choc. Une voie d'eau se déclara et le steamer s'enfonça immédiatement jusqu'au premier pont, en brisant son tuyau à vapeur. Dans la suite il fut renfloué, puis amené à Kingston et réparé. Pas d'accident de personnes.

Division de Montréal.

Le 14 août 1909, le steamer *Glengarry,* de Montréal, tonnage brut de 732 tonnes, alla donner sur un quai en passant dans le canal Lachine, et coula dans 16 pieds d'eau. Dans la suite il fut renfloué, mis en cale et réparé complètement. Pas d'accident de personnes.

Le 17 octobre 1909, le steamer *Maggie R. Mitchell,* de Sainte-Catherine, tonnage brut de 40 tonnes, prit feu durant la nuit, alors qu'il était dans le canal Soulanges, et coula après avoir brûlé jusqu'à la ligne de flottaison. L'épave fut dans la suite ramenée à la surface, et on en retira les machines. Pas d'accident de personnes.

Division de Québec.

Le 11 juin 1909, le steamer *Pierreville,* de Sorel, vint en collision avec le steamer norvégien *Kronprins* et coula dans 30 pieds d'eau. La perte a été complète. Pas d'accident de personnes.

Le 17 juin 1909, le steamer *Campana,* de Québec, tonnage brut de 1,697 tonnes, s'échoua sur le récif Saint-Valier, en allant de Pictou à Montréal, et se perdit complètement. Pas de pertes de vies.

Le 24 juillet 1909, le steamer *Laprairie,* de Montréal, tonnage brut de 600 tonnes, fut complètement détruit par le feu alors qu'il était amarré à son quai. Origine de l'incendie inconnue. Pas d'accident de personnes.

Le 27 août 1909, le steamer *Prescot,* de Montréal, tonnage brut de 1,107 tonnes, coula dans le port de Montréal après avoir été détruit par le feu. Origine de l'incendie inconnue. Pas de pertes de vies.

Division de la Nouvelle-Ecosse.

Le 9 décembre 1909, le bateau-passeur *Halifax,* tonnage brut de 338 tonnes, prit feu vers 2 heures du matin, alors qu'il était amarré à son quai, et éprouva de telles avaries qu'il devint complètement impropre au service. On croit que le feu a été mis à dessein. Pas de pertes de vies.

Le 7 février 1910, le steamer *Centreville,* de Digby, tonnage brut de 60 tonnes, fit naufrage sur les récifs à l'ouest de Trout-Cove, comté de Digby, N.-E., et se perdit complètement. Pas de pertes de vies.

Division du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Aucun rapport d'accidents.

Division du Manitoba et des provinces du Nord-Ouest.

Le 13 octobre 1909, le remorqueur *Jim Fuller,* de Port-Arthur, tonnage brut de 53 tonnes, prit feu dans la cabine d'arrière en dessous du pont, en allant de Sturgeon-Bay à Port-Arthur. Il fut alors immédiatement dirigé vers le rivage et échoué, et il se perdit complètement. Origine de l'incendie inconnue.

Le 9 décembre 1909, le bateau-dragueur n° 8, appartenant à la *Great Lakes Dredging Company,* de Port-Arthur, tonnage brut de 515 tonnes, était à être toué à Port-Arthur et pouvait être en route depuis environ une heure et demie lorsque soudain il commença à faire eau et coula en quelques minutes. Sur les onze hommes de l'équipage, cinq réussirent à se sauver sur une allège amarrée au dragueur, et les six autres coulèrent avec le bateau et se noyèrent. Quatre semaines auparavant le bateau avait été mis en cale sèche et calfaté, et on a dû croire sans doute qu'il avait été remis en parfait état.

Division de la Colombie-Britannique et du Yukon.

Le 21 avril 1909, le steamur *Amur,* en allant à Naas-River, s'échoua sur un haut-fond dans la rade de Metla-Kathla. Après être revenu à flot avec la marée, il retourna à Victoria, où des réparations furent faites à trois plaques et à la charpente.

Le 22 avril 1909, le steamer *Ramona,* en service sur la rivière Fraser, vint en collision avec un tronc d'arbre alors qu'il revenait de New-Westminster et approchait de Wharton's-Landong. Le choc se produisit par le travers du steamer, à bâbord. Il ne tarda pas à couler et se perdit complètement.

Le 29 avril 1909, alors que le steamer *Princess May* se rendait à Skagway, les boulons du tourillon de la machine de droite se brisèrent. Du coup, le couvercle du cylindre vola en éclat, la bielle et la tige du piston se courbèrent, et le bas de la bielle passa à travers l'un des côtés du condenseur. Le bateau retourna alors à Victoria, pour réparations, en utilisant son autre machine.

Le 2 octobre, en se rendant à Prince-Rupert, ce même steamer alla donner sur un obstacle à fleur d'eau, et sous le choc toutes les plaques de l'hélice de droite furent emportées, et la grande soupape d'arrêt de droite se brisa. Le navire dut retourner à Victoria, pour réparations, avec une seule machine en fonction.

Enfin, le 8 décembre, en allant de Skagway à Victoria, ce steamer s'échoua sur l'île Vancouver alors que soufflait une violente tempête de neige. Après être resté là trois heures, il se rendit à Victoria et fut mis en cale sèche. On s'aperçut alors qu'il y avait neuf plaques de gabord endomagées, ainsi que la plaque d'avant de la quille et une partie de l'étrave. Après avoir subi les réparations nécessaires, ce steamer fut remis de nouveau en état de reprendre son service.

Le 27 août 1909, alors que le steamer *Coquitlam* allait de Vancouver au canal Portland, le feu se déclara dans la soute aux peintures et fit des ravages dans le grand salon et les cabines. Cinq hommes furent grièvement brûlés en cherchant à éteindre les flammes, et trois d'entre eux moururent de leurs brûlures.

Le 9 septembre 1909, le steamer *Stetson,* en allant à Ladysmith, s'échoua sur l'île Burial. Après avoir été remis à flot par une compagnie de sauvetage, on s'aperçut que la quille et l'étambot avaient été endommagés, et que la chaudière et les machines s'étaient en outre déplacées. Ce steamer fut mis par la suite en chantier de marine et complètement réparé.

Le 7 novembre 1909, le steamer *Strathcona,* en allant de Chilliweck à New-Westminster, alla doner sur un tronc d'arbre dans la rivière Fraser, en face de Page's-Landing, défonçant sa carène et coulant bas peu après. Tous les efforts tentés pour le renflouer furent inutiles, et la perte de ce steamer a été complète.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. ADAMS,

Président de la Commission d'inspection des bateaux à vapeur.

ANNEXE N° 11.

SERVICE METEOROLOGIQUE.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
30 avril 1910.

M. le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le trente-neuvième rapport annuel du service météorologique. Ce rapport s'applique à l'exercice financier clos le 31 mars 1910; il est accompagné des annexes A et B (rapports des observatoires de Saint-Jean et de Québec).

Vu la grande affluence de colons venus de l'Europe et des Etats-Unis, il y a eu augmentation énorme des demandes de renseignements de la part de ces immigrants désireux de connaître le climat des régions où ils désirent se fixer. Pour recueillir ces renseignements, nous avons dû recourir à l'obligeance d'observateurs volontaires, dont quelques-uns, avec un patriotisme qui leur fait honneur, ont depuis vingt ans et plus envoyé gratuitement leurs rapports au bureau central. D'ailleurs, la demande de données météorologiques relatives au règlement de procès résultant de dommages causés par la température augmente constamment, et pour obtenir ces données nous sommes obligés de compter en grande partie sur la bonne volonté de l'observateur volontaire. Au moment actuel, le nombre de ces observateurs dépasse considérablement deux cents, dont la plupart ont fait des rapports au cours de l'année.

D'autres observateurs sont payés selon l'importance de la station au point de vue météorologiques, et le nombre total des stations d'où l'on a reçu des rapports payés ou gratuits est de 454. Le nombre d'observateurs payés durant l'année a été de 248, dont 24 font partie du personnel permanent du bureau central. 9 ont été employés temporairement durant diverses périodes au même bureau et 7 sont retenus en permanence aux stations principales, où ils consacrent tout leur temps à ce service. A d'autres stations, l'observateur ne donne qu'une partie de son temps au travail météorologique. A de très rares exceptions près le travail entrepris par les divers observateurs a été fait avec beaucoup de soin, ce qui prouve qu'ils prennent à leur service un intérêt tout à fait hors de proportion avec la rémunération qui leur est allouée.

BUREAU CENTRAL.

Après avoir passé un an très à l'étroit dans un local provisoire, la division des artisans, et partie du service de la bibliothèque et des archives étant logés à près d'un demi-mille de distance, tout le service a été réuni de nouveau au commencement de septembre, le nouvel édifice destiné au service météorologique étant terminé. Au point de vue architectural, tout le monde s'accorde à dire que cet édifice est l'un des meilleurs qu'il y ait à Toronto, et à décerner des éloges à l'architecte et à l'agent du ministère des Travaux publics qui ont été chargés de sa construction. Les spacieux bureaux et salles, permettant d'effectuer bon nombre d'améliorations, sont très appréciés par le personnel, et nul doute qu'il en résultera un regain d'intérêt pour le travail à exécuter.

Un rapport assez détaillé sur le système de prévisions de la température et de transmission des signaux de tempête mis en vigueur par le service météorologique a été fourni dans le rapport de l'année dernière, et la description y contenue s'applique

également au service de l'année qui fait l'objet du présent rapport. On y a cependant inclus Terre-Neuve, cette colonie ayant, depuis le mois de février, reçu des bulletins météorologiques tout à fait semblables à ceux qui ont été reçus dans les provinces canadiennes. En ce qui concerne le service des prévisions, la situation géographique de Terre-Neuve n'est pas tout à fait ausi avantageuse que celles provinces maritimes, vu qu'une certaine proportion des pressions atmosphériques hautes et basses s'approchent de l'île en venant du territoire situé entre le Labrador et la Baie-d'Hudson, tandis que d'autres se dirigent vers le nord en partant de l'Atlantique, et c'est seulement grâce aux changements barométriques qui se produisent aux Bermudes et à l'Ile-au-Sable qu'il est possible de soupçonner leur approche. Le gouvernement de Terre-Neuve a cependant établi des stations très utiles à la Pointe-aux-Basques à l'extrême ouest, et à Burin au sud, d'où l'on envoie des rapports bi-quotidiens à Toronto. Il est à désirer que l'on établisse d'autres stations dans le nord, et l'on espère qu'une station sera sous peu établie à l'entrée de l'anse Hamilton, afin de signaler les changements barométriques qui se produisent sur la côte du Labrador. La chaîne des stations barométriques qui ont été établies durant l'été de 1908 dans la vallée du fleuve Mackenzie fournit des observations très précieuses de la pression atmosphérique dans l'extrême nord, et bien que, jusqu'à présent, les données disponibles soient insuffisantes pour que l'on puisse en tirer des conclusions définitives quant à la cause des formations d'anti-cyclones dans les hautes latitudes, il est évident que l'on a fait des progrès importants en vue de suppléer au manque de renseignements sur une région d'où l'on n'a pu jusqu'à présent recevoir autre chose que des rapports disséminés et fortuits.

Il est douteux qu'il y ait une autre région du globe où la distribution de la pression atmosphérique exerce un effet aussi prononcé sur la température que dans l'Alberta méridional, vu que dans cette région l'observation, en hiver, d'un barométographe indiquant les ventes du nord, accuse la transmission de l'air des hautes latitudes continentales à travers le pays, tandis qu'un barométographe de l'ouest indique un courant attiédi d'air océanique dont la température est de plus réchauffée par les vents chinook.

L'observatoire sur la montagne du Soufre, dans les limites de cette région, à une altitude de 7,484 pieds, et qui existe depuis dix ans, commence à fournir une quantité de faits concernant les mouvements de la couche supérieure de l'atmosphère, et il est maintenant évident que cela sera d'une très grande valeur pour l'étude du climat des plaines de l'Ouest. Le contraste frappant entre la nature des indications de température verticales telles que constatées par les observations faites à la montagne de Soufre et à Calgary durant les saisons chaudes et froides, est certainement intéressant, et ne peut manquer d'être utile à la solution des problèmes relatifs à la physique de l'atmosphère.

On se propose maintenant de donner plus d'extension au travail du bureau central, et à cette fin l'on a retenu les services d'un physicien très expert qui fera prochainement, au moyen de cerfs-volants et de ballons d'essai, une étude des courants atmosphériques et, concurremment avec l'étude des changements de pression, l'on fera des observations de l'électricité, de la conductibilité et de l'iononisation atmosphérique.

INSPECTION.

On a inspecté un grand nombre de stations au cours de l'année. D'autres ont dû se passer de l'inspection requise, notamment les stations télégraphiques de renseignements du golfe Saint-Laurent, celles de Belle-Ile et de l'Ile-au-Sable, ainsi que les stations intérieures du nord de la Colombie-Britannique. Le directeur a visité Québec, Montréal et certains autres endroits entre Winnipeg et Victoria. Le sous-directeur a ajusté plusieurs des stations d'observation du vent dans la région des lacs. Il a rouvert la station de l'Ile-Pelée, qui avait été fermée; il a visité un certain nombre

de stations dans la partie est des Provinces maritimes; il a été délégué de nouveau à Terre-Neuve en janvier pour y réorganiser certains services, principalement celui le la station de Burin, qui avait été laissé en suspens durant quelque temps par suite d'un changement d'observateurs. Quelque temps après son retour de Terre-Neuve, il s'est rendu aux Bermudes, vu que la station de ces îles n'avait pas été inspectée depuis quatre ans et qu'un changement d'observateurs s'y était produit récemment. La station des Bermudes, très utile pour notre service, l'est devenue doublement depuis que nous avons entrepris le service des prévisions pour Terre-Neuve. La véritable force du vent, telle qu'enregistrée sur les îles, est pour nous de la plus haute importance, et il a été prouvé au cours de son voyage que les observations telles qu'effectuées étaient virtuellement sans valeur, l'appareil étant devenu en très mauvais état de réparations.

M. W. D. Allan a inspecté les stations télégraphiques de renseignements dans les parties nord de la Saskatchewan et de l'Alberta, aussi les stations de la région de la rivière La-Paix, ces dernières ayant été inspectées pour la première fois. MM. H. V. Payne et Frank O'Donnell ont inspecté quelques stations de la région des lacs à mesure que le besoin s'en est fait sentir.

Entre le 1er avril 1909 et le 31 mars 1910, 1,895 signaux de tempête ont été envoyés de Toronto aux ports des Grands Lacs, au golfe Saint-Laurent et aux Provinces maritimes, et sur ce nombre 92 pour 100 ont été vérifiés; on a envoyé de Victoria 31 signaux de tempête aux ports du Pacifique, et sur ce nombre 77·4 pour 100 ont été vérifiés.

On reçoit continuellement des demandes d'établissement de stations de signaux, et au cours de l'année dernière les demandes d'environ 29 ports ont été mises à l'étude et sont maintenant l'objet d'une enquête.

A l'exception de deux ou trois courtes périodes durant lesquelles le mouvement des couches de haute pression a été tout à fait anormal, l'exactitude des prévisions quotidiennes s'est parfaitement maintenue, et bon nombre de demandes de prédictions spéciales ont été reçues. Ces demandes sont pour de courtes et de longues durées, et l'Association des fructiculteurs, qui a constaté jusqu'à quel point les dommages causés par la gelée peuvent être évités par des prévisions spéciales, a demandé des prévisions pour le district de Niagara, lesquelles lui ont été fournies.

Des prédictions spéciales sont probablement plus fréquentes durant l'hiver, alors que les expéditeurs de produits périssables par chemin de fer profitent des périodes de temps doux pour expédier leurs marchandises, et à en juger par le nombre de demandes reçues l'année dernière, il est évident que l'utilité de ces prévisions est très appréciée.

Durant la saison de la navigation, il arrive souvent que les patrons de navires demandent des renseignements spéciaux au sujet des vents que l'on peut s'attendre à rncontrer, et au cours de l'année dernière un très grand nombre de ces prédictions ont été faites.

Les signaux spéciaux de neige et de poudrerie envoyés aux chemins de fer, et qui leur permettent de remiser en garage les lourds convois de marchandises et de laisser leurs voies ouvertes pour les trains de voyageurs, et de préparer leurs chasse-neige, ont été distribués à toutes les voies ferrées. A de très rares exceptions près ces prévisions se sont vérifiées.

NOMBRE de prévisions et pourcentage réalisés dans chaque district, pour l'année expirée le 31 mars 1910.

Mois.	Alberta.					Saskatchewan.					Manitora.					Lac Supérieur.					Baie Georgienne.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées. En entier.	Réalisées. En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	Réalisées. En entier.	Réalisées. En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	Réalisées. En entier.	Réalisées. En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	Réalisées. En entier.	Réalisées. En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	Réalisées. En entier.	Réalisées. En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.
1909.																									
Avril	81	54	16	11	77·7	82	59	17	6	82·3	87	68	13	6	85·6	103	77	19	7	84·0	119	95	23	1	89·5
Mai	82	64	13	5	86·0	82	59	18	5	81·7	86	62	16	8	81·4	103	81	16	6	86·4	123	105	17	1	92·3
Juin	78	68	8	2	92·3	78	73	4	1	96·1	81	68	6	7	87·6	115	98	8	9	88·7	119	99	11	9	87·8
Juillet	88	69	18	1	88·6	88	69	18	1	88·6	89	63	21	5	82·6	112	79	21	12	79·9	128	103	23	2	89·4
Août	78	63	11	4	87·8	78	58	15	5	84·0	81	63	16	2	87·6	112	85	18	9	83·9	126	98	23	5	86·9
Septembre	78	65	10	3	89·7	78	68	8	2	92·3	83	70	12	1	91·6	116	85	25	6	84·0	127	98	25	4	87·0
Octobre	87	57	17	13	75·3	88	66	12	10	81·8	90	76	9	5	89·4	115	92	18	5	87·8	124	107	15	2	92·3
Novembre	82	60	15	7	82·3	83	68	11	4	88·5	86	69	13	4	87·8	120	86	26	8	82·5	127	94	22	11	82·7
Décembre	83	70	5	8	87·3	83	68	10	5	87·9	85	72	10	3	90·6	118	81	30	7	81·3	130	100	26	1	86·9
1910.																									
Janvier	83	63	15	5	84·9	80	64	13	3	88·1	81	68	9	4	89·5	101	85	11	5	89·6	113	82	19	12	81·0
Février	74	62	8	4	89·2	76	64	11	1	91·4	76	64	7	5	88·8	86	66	14	6	84·9	99	74	22	3	85·9
Mars	82	70	6	6	89·0	84	74	7	3	92·2	79	66	10	3	89·8	98	69	19	10	80·1	118	90	19	9	84·3
Totaux	976	765	142	69	85·6	980	790	144	46	87·9	1004	809	142	53	87·6	1299	984	225	90	84·4	1453	1145	245	63	87·2

NOMBRE de prévisions et pourcentage réalisés dans chaque district, pour l'année expirée le 31 mars 1910.

Mois.	Région Inférieure des Lacs.					Vallée d'Ottawa.					Haut du Saint-Laurent.					Bas du Saint-Laurent.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.
1909.																				
Avril	119	97	21	1	90·3	101	82	13	6	87·6	101	81	15	5	87·6	108	71	26	11	77·8
Mai	123	107	14	2	92·7	102	85	16	1	91·2	102	87	14	1	92·2	96	75	21	0	89·1
Juin	120	106	10	4	92·5	113	105	3	5	94·2	114	104	4	6	93·0	119	96	10	13	84·9
Juillet	128	101	24	3	88·3	122	97	20	5	87·7	122	101	18	3	90·1	115	83	28	4	84·4
Août	127	104	18	5	88·9	122	101	20	1	91·0	122	99	22	1	90·2	124	96	18	10	84·7
Septembre	128	99	26	3	87·5	108	88	16	4	88·9	103	83	16	4	88·3	120	82	30	8	80·8
Octobre	124	105	17	2	91·5	116	100	14	2	92·2	116	106	9	1	95·2	116	87	16	13	81·9
Novembre	127	96	22	9	84·2	119	87	22	10	82·3	117	88	22	7	84·6	119	84	27	8	81·9
Décembre	131	106	19	6	88·2	111	88	19	4	87·8	108	88	18	2	89·8	123	100	15	8	87·4
1910.																				
Janvier	115	95	12	8	87·8	105	83	13	9	85·2	104	87	9	8	88·0	106	83	18	5	86·8
Février	99	81	16	2	89·9	95	69	23	3	84·7	94	71	21	2	86·7	96	69	20	7	82·3
Mars	116	96	16	6	88·1	107	83	22	2	87·8	107	87	18	2	89·7	114	88	20	6	85·9
Totaux	1,459	1,193	215	51	89·1	1,321	1,068	201	52	88·4	1,310	1,082	186	42	89·7	1,356	1,014	249	93	83·9

NOMBRE de prévisions et pourcentage réalisés dans chaque district, pour l'année expirée le 31 mars 1910.

Mois.	Golfe.					Provinces Maritimes, Ouest.					Provinces Maritimes, Est.					Totaux.				
		Réalisées.					Réalisées.					Réalisées.					Réalisées.			
	Nombre de prévisions.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.	Nombre de prévisions.	En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.
1909.																				
Avril	109	78	23	8	82·1	105	77	20	8	82·9	103	74	23	6	83·0	1,218	913	229	76	84·4
Mai	103	79	22	2	87·4	117	100	14	3	91·5	117	91	22	4	87·2	1,236	995	203	38	88·7
Juin	117	93	12	12	84·6	125	108	9	8	91·0	124	112	7	5	93·1	1,303	1,130	92	81	90·2
Juillet	114	73	34	7	78·9	126	87	33	6	82·1	126	86	32	8	80·9	1,358	1,011	290	57	85·1
Août	123	86	29	8	81·7	125	88	25	12	80·4	125	84	29	12	78·8	1,343	1,025	244	74	85·4
Septembre	124	87	29	8	81·9	124	101	20	3	89·5	125	95	26	4	86·4	1,314	1,021	243	50	86·9
Octobre	113	87	21	5	86·3	115	85	25	5	84·8	115	85	26	4	85·2	1,319	1,053	199	67	87·4
Novembre	126	94	22	10	83·3	132	100	21	11	83·7	130	93	25	12	81·1	1,368	1,019	248	101	83·5
Décembre	123	91	24	8	83·7	123	95	17	11	84·1	123	89	24	10	82·1	1,341	1,048	217	76	86·2
1910.																				
Janvier	107	85	17	5	87·4	121	95	21	5	87·2	121	90	25	6	84·7	1,237	980	182	75	86·6
Février	96	70	16	10	81·2	109	75	26	8	80·7	109	77	23	9	81·2	1,109	842	207	60	85·3
Mars	117	94	18	5	88·0	126	90	30	6	83·3	127	90	28	9	81·9	1,277	997	213	67	86·4
Totaux	1,372	1,017	267	88	84·0	1,448	1,101	261	86	85·0	1,445	1,066	290	89	83·8	15,423	12,034	2,567	822	86·3

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NOMBRE de prévisions et pourcentage réalisés dans chaque district, pour l'année expirée le 31 mars 1910.

Mois.	Victoria et voisinage.					Terre Ferme.					Voisinage de Kamloops.					Totaux.				
	Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.				Nombre de prévisions.	Réalisées.			
		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.		En entier.	En partie.	Non réalisées.	Pourcentage.
1909.																				
Avril	103	78	10	15	80·6	104	66	15	23	70·7	......	......	......	......	......	207	144	25	38	75·6
Mai	107	85	9	13	83·6	104	70	16	18	75·0	......	......	......	......	......	211	155	25	31	79·4
Juin	127	99	5	23	79·9	120	100	3	17	84·6	......	......	......	......	......	247	199	8	40	82·2
Juillet	133	115	8	10	89·5	122	101	4	17	84·4	......	......	......	......	......	255	216	12	27	87·1
Août	138	112	8	18	84·1	130	104	15	11	85·8	......	......	......	......	......	268	216	23	29	84·9
Septembre	106	84	7	15	82·6	104	82	6	16	81·7	......	......	......	......	......	210	166	13	31	82·1
Octobre	113	79	9	25	73·1	106	83	7	16	81·6	78	56	6	16	74·6	297	218	22	57	77·1
Novembre	105	73	10	22	74·3	98	75	10	13	81·6	45	30	3	12	70·4	248	178	23	47	76·4
Décembre	115	102	8	5	92·2	106	93	5	8	90·1	96	73	3	20	77·6	317	268	16	33	87·1
1910.																				
Janvier	99	72	8	19	76·8	97	75	6	16	80·4	96	70	3	23	74·5	292	217	17	58	77·2
Février	108	81	9	18	79·2	100	75	12	13	81·0	88	60	10	18	73·8	296	216	31	49	78·2
Mars	118	89	10	19	79·7	109	84	5	20	79·4	96	79	4	13	84·4	323	252	19	52	80·9
Totaux	1,372	1,069	101	202	81·5	1,300	1,008	104	188	81·5	499	368	29	102	76·6	3,171	2,445	234	492	80·7

Les sismographes Milne à Victoria, C.-B., et à Toronto, ont opéré avec succès durant toute l'année. 71 perturbations ont été enregistrées par le premier de ces instruments et 65 par le dernier; le nombre des grandes perturbations a été quelque peu moindre que depuis plusieurs années.

La secousse mexicaine du 30 juillet a été la plus considérable de la série, et les vibrations du sismographe de Victoria ont excédé l'échelle de l'instrument, indiquant un écart de 15·2, ce qui offre un contraste frappant avec le faible mouvement enregistré à Toronto. Dans la majeure partie des cas les autres perturbations ont été indiquées par un simple épaississement de la ligne. Le 30 septembre, le sismographe de Toronto a été installé dans le sous-sol du nouveau bureau météorologique, dans une position qui parut très satisfaisante, vu qu'il n'y a là aucun indice de ces trémulations de l'air qui dénaturent si fréquemment les indications du sismographe.

SERVICE HORAIRE.

Le service météorologique a continué à fournir le service horaire au nouvel édifice de la rue Bloor et, à Montréal, Québec et Halifax, les boules indicatrices ont été abaissées chaque jour excepté le dimanche durant la saison de la navigation. Un coup de canon a été tiré à Vancouver et les avertisseurs d'incendie ont été sonnés à 11 h. 55 a.m., heure type du 75ième méridien à Toronto. L'horloge et les chronomètres d'heure moyenne à l'observatoire magnétique d'Agincourt ont été réglés d'après des signaux d'heures transmis de la salle des horloges à Toronto au moyen d'un appareil électrique automatique relié à l'heure moyenne de Toronto par un système de poids légers qui sont adaptés au balancier de l'horloge après les comparaisons quotidiennes avec l'horloge sidérale. Ceci assure la constatation de l'heure exacte à moins d'une seconde près. Afin d'assurer encore davantage le contrôle de l'heure, l'excellente horloge d'heure moyenne de l'observatoire de l'université a été reliée par des fils à la salle des horloges, et sa marche est déterminée à chaque observation.

Durant l'exercice clos le 31 mars 1910, on a fait 91 observations de l'heure au moyen de la lunette méridienne; sur ce nombre 89 ont été faites sur des rangées d'étoiles prises dans le méridien, et deux ont été des observations du soleil pour servir de contrôle durant les longs intervalles de nuits nuageuses. La lunette méridienne, dans sa nouvelle position, a fonctionné à merveille, et la marche de l'horloge sidérale a été très régulière; de fait, elle l'a été beaucoup plus que dans son ancienne position à l'ancien observatoire; cela est dû en partie à la plus grande uniformité de la température de la nouvelle salle des horloges comparativement aux variations qui se produisaient dans l'édifice de l'ancien observatoire.

Il a fallu un temps assez considérable pour adapter l'intérieur du dôme aux conditions requises pour le télescope équatorial de 6 pouces. Au cours de l'hiver, cet instrument a été entièrement visité, nettoyé avec soin, peint et laqué de nouveau, et monté sur son piédestal. L'ajustage définitif sera bientôt fait, de sorte que l'on commencera bientôt à se servir de ce télescope. Au cours de l'automne on a constaté la différence de niveau entre l'ancien et le nouvel observatoire au moyen de nivellement réciproque au clinomètre. Un point de repère a été établi sur les assises en pierre du nouvel édifice de physique de l'université. Ce point de repère est à 105 pieds au-dessus du niveau moyen de la baie, et la différence de niveau entre ce point et le sommet du seuil en pierre de la nouvelle salle des horloges est de 26·6 pieds, ce qui donne au sommet du seuil une hauteur de 131·6 pieds au-dessus du niveau moyen de la baie.

Durant l'année on a déterminé et régularisé la marche d'un certain nombre de montres sidérales et d'heure moyenne à des arpenteurs. On a aussi ajusté plusieurs baromètres anéroïdes. L'échange des heures avec Québec, Montréal et Saint-Jean, N.-B., a été continué et a donné les résultats indiqués dans le tableau suivant:—

Le tableau suivant indique la différence entre l'heure, à Québec, Montréal et Saint-Jean aux diverses dates d'échange, comparée à l'heure de Toronto.

Le signe + indique que Toronto est en retard comparativement aux autres observatoires.

Année.	Québec.	Montréal.	Saint-Jean.
1909.	Secondes.	Secondes.	Secondes.
2 avril	+1·38	....	+1·84
16 "	-0·40	-0·79	+0·63
7 mai	+0·02	+0·97	+2·21
21 "	-1·25	+0·82	-0·10
4 juin	+1·46	-0·37	....
18 "	-0·70	+0·39	+1·64
2 juillet	-0·54	+0·38	+2·75
16 "	+0·21	+1·32	+0·20
13 août	0·21	-0·92	+0·08
27 "	+0·65	-0·07	-0·01
18 septembre	+3·34	+1·21	+0·57
8 octobre	-0·76	-0·03	-0·51
22 "	-2·22	-2·09	-0·11
10 novembre	+1·35	-1·26	+1·70
3 décembre	-1·56	+1·23	+1·31
27 "	-0·45	-0·08	-0·70
1910.			
7 janvier	-1·64	....	....
27 "	+4·49	+1·65	+1·45
18 février	+0·60	....	+1·09
11 mars	+1.29	+1·55	+1·58

Le tout respectueusement soumis.

R. F. STUPART,
Directeur.

ANNEXE A.

SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE, OBSERVATOIRE DE SAINT-JEAN,
SAINT-JEAN, N.-B., avril 1910.

M. R. F. STUPART, F.R.S.C.,
Directeur du Service météorologique,
Toronto, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'observatoire de Saint-Jean pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Service météorologique.—Les observations météorologiques, telles que décrites dans mes rapports précédents, ont été continuées sans interruption durant toute l'année. Un petit thermographe a été ajouté à l'équipement. Les divers instruments d'observation automatique ou oculaire sont dans le meilleur état possible.

Des compagnies de transport, des maisons commerciales et de simples particuliers demandent constamment aux archives du bureau des renseignements de nature à aider

au règlement de réclamations. La presse aussi se sert beaucoup du bureau, et bon nombre d'informations d'un intérêt général pour le public sont disséminées par ce moyen.

Bulletins de la température.—La publication des bulletins de la température a été faite promptement chaque matin, sur semaine, après la réception des dépêches télégraphiques du bureau central de Toronto. Les prévisions, résumés des conditions dominantes et les données reçues de stations choisies, fournissent des renseignements très satisfaisants qui sont en grande demande et d'une immense importance pour les marins, les armateurs et autres personnes qui s'intéressent aux conditions de la température.

Des copies de ce bulletin sont distribuées par la poste, affichées dans des endroits publics et publiées au long par l'un de nos journaux du soir. Les autres journaux ne publient que le résumé et les prévisions.

Grâce à l'obligeance de la Compagnie de Téléphone du Nouveau-Brunswick, les prévisions reçues vers une heure du matin sont, à 6 heures, chaque matin, téléphonées à tous ses bureaux dans le Nouveau-Brunswick, et affichées sur des formules qui lui sont fournies. Ceci constitue un service très précieux fait gratuitement par la compagnie de téléphone et hautement apprécié par les habitants des diverses localités.

Comme par le passé, les signaux de tempête sont téléphonés à Saint-Martin et à la Pointe-Lepreau, et des signaux sont déployés à ces endroits.

De nombreuses demandes sont reçues chaque jour par le téléphone pour obtenir des renseignements relatifs à la température, et l'on répond toujours à ces demandes.

Service horaire.—En avril 1909, la lunette méridienne a été expédiée aux fabricants, MM. Troughton et Simms, pour qu'ils la réparent et y ajustent un micromètre méridien. L'instrument n'est revenu qu'à la mi-août, alors qu'on l'a immédiatement remonté dans son ancienne position. On a alors constaté que le micromètre méridien était défectueux, et on l'a renvoyé aux fabricants pour le faire ajuster. On nous l'a renvoyé au commencement de novembre, mais après l'avoir essayé on a de nouveau constaté que le mécanisme en était défectueux. Vers la fin de décembre, il a été derechef renvoyé aux fabricants, qui l'ont renvoyé vers la fin de mars. Au cours de la période durant laquelle l'instrument était en réparations l'on s'est servi d'un ancien instrument quelque peu imparfait. De sorte que, grâce aux retards et aux imperfections du travail de MM. Troughton et Simms, durant toute l'année nos travaux d'observation des passages dans des conditions difficiles ont été assujettis à un grand nombre de changements de méthode. Avant le renvoi de l'instrument aux fabricants, ceux-ci ont promis de terminer le travail dans un mois, mais il s'est écoulé près d'un an avant qu'ils l'aient terminé.

Les boules horaires à Saint-Jean et à Halifax ont été abaissées chaque jour de semaine à une heure et demie de l'après-midi, heure du 60ième méridien. L'horloge électrique à Halifax, synchronisée chaque jour avec l'heure de Saint-Jean, a été transportée au nouveau local de la Compagnie de télégraphe *Western Union* en avril dernier. Pendant qu'on était occupé à transporter et régler l'horloge, la boule de Halifax a été abaissée directement de Saint-Jean.

Durant les deux minutes finissant à 10 heures du matin, les signaux de cet observatoire sont expédiés sur les fils télégraphiques de la *Western Union* dans toutes les provinces maritimes. Ces signaux automatiques sont transmis directement de notre horloge d'heure-type moyenne, sont automatiquement transmis des lignes aériennes au télégraphe sans fil à Camperdown, N.-E., et distribués aux navires en mer qui se trouvent dans la zone de la station Marconi.

Depuis plusieurs années l'heure a été également transmise par le téléphone, les battements de notre relai d'horloge pouvant être entendus ici, de même que dans toutes les parties de la province au moyen du téléphone à longue distance.

Horloges.—L'horloge sidérale d'heure-type par Riefler, fonctionnant sous une pression et dans une température constante dans la salle des horloges du soubassement, continue à donner les plus excellents résultats. L'horloge sidérale Kullburg, dans la salle des horloges, l'horloge de transmission de l'heure moyenne, et les horloges maîtresses de l'heure moyenne dans le bureau sont en bon ordre.

Il y a eu augmentation considérable du nombre des horloges du circuit dans les diverses parties de la ville. Ces horloges sont synchronisées à chaque heure par notre horloge maîtresse. Le service augmente et semble donner satisfaction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. L. HUTCHINSON,
Directeur de l'observatoire de Saint-Jean.

ANNEXE B.

QUÉBEC, 9 avril 1910.

Au Directeur
du Service Météorologique,
Toronto.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

Mes fonctions comme directeur de cet observatoire sont restées les mêmes, et les observations ordinaires ont été faites comme auparavant.

La boule indicatrice de l'heure, qui a été abaissée d'une manière satisfaisante durant la dernière saison de la navigation, est en bon état de fonctionnement.

L'heure exacte est fournie à la ville comme par le passé, au moyen du coup de canon tiré à la citadelle, à midi; mais l'augmentation toujours croissante du nombre des appels au téléphone, et l'impossibilité de répondre à tous m'ont fait constater que le canon est placé de telle façon qu'il ne peut être entendu en ville.

Il est maintenant tiré à travers le fleuve, dans la direction de Lévis, et il est entouré de bâtiments.

En conséquence, je suggérerais qu'il soit transporté à un endroit mieux situé et d'où il pourra être entendu des gens de Québec.

Le tout respectueusement soumis.

ARTHUR SMITH,
Directeur.

OBSERVATOIRE MAGNÉTIQUE.

M. le Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'observatoire magnétique pour l'exercice clos le 31 mars 1910.

M. Menzies a continué d'agir comme observateur en charge de cet observatoire, et le zèle assidu qu'il a apporté à ses fonctions, joint à son adresse sans rivale comme mécanicien et à sa connaissance approfondie de la théorie des instruments employés, ont eu pour résultat, comme durant les années passées, l'enregistrement presque ininterrompu des variations magnétiques. On a déterminé chaque semaine les valeurs

absolues de déclinaison et d'inclinaison, et deux fois par mois, celle de la force horizontale, durant toute l'année, et d'après ces résultats les valeurs des indications photographiques obtenues au moyen des variomètres ont été calculées. Comme par le passé les tracés photographiques ont été développés au bureau central, puis renvoyés à Agincourt, où les ordonnées des courbes ont été mesurées à des intervalles d'une heure et à leurs points maximum et minimum; les résultats ont été mis en tableaux et l'on a calculé les moyennes quotidiennes et d'heure en heure.

Durant le mois d'octobre M. Menzies a fait des observations simultanées de déclinaison, d'inclinaison et de force horizontale avec un employé de l'observatoire astronomique de l'Etat, et avec M. W. E. Jackson à son retour des régions arctiques, afin de déterminer les différences instrumentales. Durant le mois de novembre on a fait des observations avec deux employés du ministère de l'Intérieur afin de déterminer les quantités constantes du cercle d'inclinaison n° 77.

L'arpenteur en chef ayant inauguré la méthode consistant à charger certains inspecteurs de déterminer au compas la déclinaison, il est devenu nécessaire d'établir les corrections d'index de ces instruments, et conformément à ses instructions 62 instruments ont été, en différents temps, envoyés à cet observatoire par des arpenteurs occupés aux travaux. Les corrections d'index de ces instruments ont été établies par comparaison avec notre déclinomètre-type, deux séries d'observations étant faites pour chaque instrument par M. Menzies. Des doubles de ces observations ont été envoyés au bureau de la division topographique chargée de ce travail, accompagnés des commentaires jugés opportuns. Il est très évident que l'observatoire occupe une position importante comme station de base pour la science du magnétisme terrestre au Canada, et aussi comme centre où les instruments-types des autres pays peuvent être comparés avec ceux du Dominion. Au cours de l'année dernière on a déterminé ici les valeurs magnétiques avec les instruments prêtés par l'institut Carnegie pour les recherches scientifiques aux officiers du vapeur de l'Etat *Arctic* durant l'année 1908-9, offrant ainsi une excellente comparaison entre les instruments dont on se sert au Canada et ceux dont on se sert aux Etats-Unis.

Durant l'année, la déclinaison magnétique a augmenté de 2′.2, de 5° :58′.2 à 6° :2′.6. Le composant horizontal a légèrement diminué et l'inclinaison moyenne de l'aiguille a varié de 74° :37′.4 à 74° :38′.6 On a enregistré un certain nombre d'importantes perturbations magnétiques. La plus importante a eu lieu le 25 septembre, et a coïncidé avec de forts courants terrestres qui ont sérieusement affecté le fonctionnement des câbles télgraphiques de l'océan La perturbation la plus récente a eu lieu le 27 mars, alors que la déclinaison magnétique a évolué dans un arc de 2.12.

Alors qu'il était à bord de l'*Arctic*, M. Jackson a obtenu les valeurs magnétiques aux endroits suivants: havre d'Hiver, île Melville, pointe Buchy, île Dealy, cap Bounty, anse Bridgeport, pointe Griffith, pointe Gilman, île de Byam Martin, pointe Hotspur, île Bathurst, île Brown, détroit de Barrow, rivière Clyde, Terre de Baffin, île Blackhead, golfe de Cumberland, Port-Burwell et anse Ashe, détroit d'Hudson. Ces déterminations offriront une contribution très précieuse à la science du magnétisme terrestre.

Respectueusement soumis,

R. F. STUPART,

Directeur.

ANNEXE N° 12.

TELEGRAPHIE SANS FIL.

OTTAWA, 16 mai 1910.

M. G. T. DESBARATS,
Sous-ministre, Marine et Pêcheries.

MONSIEUR,—Les 29 stations radio-télégraphiques suivantes sont maintenant en opération dans le service public en Canada.

Stations de terre possédées et exploitées par le ministère de la Marine et des Pêcheries:

Station	Portée
Victoria, C.-B., Ile de Vancouver..........	portée 200 milles.
Pointe Grey, C.-B., Vancouver, C.-B.	" 100 "
Cap Lazo, C.-B., golfe de Georgie..........	" 100 "
Pachena, C.-B., océan Pacifique............	" 250 "
Estevan, C.-B., océan Pacifique............	" 100 "
Ile au Triangle, C.-B., océan Pacifique........	" 350 "
Pointe Ikeda, I.R.C., détroit d'Hecate........	" 250 "
Prince-Rupert, C.-B....................	" 250 "

Les stations ci-dessus de la côte occidentale ont, au cours de l'année dernière, expédié la besogne suivante:

Nombre de dépêches expédiées........	8,689
Nombre de dépêches reçues..........	9,780
Total....................	18,469 dépêches, 265,414 mots.

Le coût total de l'entretien des stations ci-dessus a été de $12,320.82.

Stations de terre possédées par le ministère de la Marine et des Pêcheries et exploitées par la Compagnie de télégraphie sans fil Marconi, du Canada, en vertu d'un contrat avec le ministère:

Station	Portée
Pointe-au-Père, P.Q., fleuve Saint-Laurent.....	portée 250 milles.
Clark's-City, P.Q., fleuve Saint-Laurent......	" 250 "
Pointe de la Renommée, P.Q., golfe St-Laurent..	" 250 "
Heath-Point, Anticosti, golfe Saint-Laurent....	" 250 "
Harrington, P.Q., golfe Saint-Laurent........	" 150 "
Pointe Riche, Terre-Neuve, golfe Saint-Laurent..	" 250 "
Pointe Aamour, Terre-Neuve, détroit de Belle-Ile.	" 150 "
Belle-Ile, Terre-Neuve, détroit de Belle-Ile....	" 250 "
Cap-Ray, Terre-Neuve, détroit de Cabot.......	" 250 "
Cap-Race, Terre-Neuve, océan Atlantique......	" 400 "
Cap-à-l'Ours, I.-P.-E., détroit de Northumberland.	" 150 "
Cap-Sable, N.-E., océan Atlantique..........	" 250 "
Ile-aux-Perdrix, Saint-Jean, N.-B...........	" 250 "

Les stations ci-dessus de la côte de l'Est ont, au cours de l'année dernière, expédié la besogne suivante:

Nombre de dépêches expédiées et reçues..............	50,157
Nombre de mots............................	784,015

Le coût total de l'entretien des stations ci-dessus durant l'année dernière a été de $47,533.70.

Stations de terre possédées par la Compagnie de télégraphie sans fil Marconi, du Canada, et exploitées par cette compagnie en vertu d'un contrat passé avec le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Sydney-nord, N.-E., détroit de Cabot..	portée 100	milles.
Pictou, N.-E., détroit de Northumberland..	" 100	"

Les stations ci-dessus ont, au cours de l'année dernière, expédié la besogne suivante:

Nombre de dépêches expédiées et reçues	579
Nombre de mots..	7,199

Le coût total de l'entretien des stations ci-dessus durant l'année dernière a été de $3,500.

Stations de terre possédées par le ministère des Travaux publics et exploitées par la Compagnie de télégraphie sans fil Marconi, en vertu d'un contrat.

Québec, P.Q., fleuve Saint-Laurent..	portée 100	milles.
Grosse-Ile, P.Q., fleuve Saint-Laurent..	" 100	"

Stations de terre possédées et exploitées par la Compagnie de télégraphie sans fil Marconi:

Montréal, P.Q., fleuve Saint-Laurent..	portée 200	milles.
Trois-Rivières, P.Q., fleuve Saint-Laurent..	" 150	"
Camperdown, N.-E., Halifax, N.-E..	" 250	"
Ile-au-Sable, N.-E., océan Atlantique..	" 300	"

Les stations de l'Ile-au-Sable et de Camperdown ont, au cours de l'année dernière, expédié la besogne suivante:

Nombre de dépêches expédiées et reçues	14,872
Nombre de mots	165,156

Les stations du gouvernement canadien dont les noms suivent ont été munies d'appareils de télégraphie sans fil mis en opération par le ministère de la Marine et des Pêcheries:

Steamer de l'Etat	*Quadra*	portée 100	milles.
" "	*Minto*	" 150	"
" "	*Stanley*	" 150	"
" "	*Lady Laurier*	" 150	"
" "	*Aberdeen*..	" 100	"
" "	*Druid*..	" 100	"
" "	*Earl Grey*..	" 200	"
" "	*Montcalm*..	" 150	"
" "	*Canada*	" 100	"

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Victoria, C.-B.—Une nouvelle salle de télégraphie a été érigée à la station de Victoria et l'on y a installé un outillage 2 K.W. du type le plus récent. La machine et l'ancien appareil ont été enlevés du logement.

Le coût des travaux ci-dessus a été de $4,243.93.

Pachena, C.-B.—La salle de télégraphie a été transformée pour recevoir un nouvel outillage 2 K.W., et l'on y a installé un outillage 2 K.W. au complet.

Le coût des travaux ci-dessus a été de $3,774.25.

Ile au Triangle, C.-B.—On a érigé sur l'île au Triangle une station complète consitant en une maison d'habitation et ses dépendances, 1 antenne de 198 pieds, 1 salle de télégraphie, et un outillage complet de 6 chevaux dynamiques 2 K.W.

Le coût total des travaux a été de $9,892.62.

Pointe Ikeda, I.R.C.—Une nouvelle station complète a été érigée à la pointe Ikeda, I.R.C., C.-B., consistant en 1 antenne de 228 pieds, 1 maison d'habitation avec ses dépendances, 1 salle de télégraphie, 1 outillage complet de 6 chev. dynam. 2 K.W., 2 milles de route et de ligne téléphonique conduisant à la baie d'Ikeda.

Le coût total des travaux a été de $12,205.70.

Prince-Rupert, C.-B.—Une nouvelle station a été érigée au complet à Prince-Rupert, C.-B. Elle consiste en 1 maison d'habitation avec ses dépendances, 1 salle de télégraphie, 2 antennes de 199 pieds, 1 outillage de 6 chev. dynam. 2K.W. au complet, 1 tramway de 500 pieds (rails de 20 livres), 1 cage d'ascenseur à la gazoline, 1 magasin au pied de la colline.

Le coût total des travaux jusqu'à cette date a été de $14,107.40.

Pointe-Grey, C.-B.—On a installé un réservoir en béton pour l'eau au coût de $221.78.

Estevan, C.-B.—On a installé à Estevan des fondements en béton pour l'engin et les machines; aussi un réservoir en béton pour l'eau.

Le coût des travaux a été de $90.14.

Whittle-Rocks—Harrington—Belle-Ile.—On a démantelé la station de 2 K.W. à Whittle-Rocks, et l'on a transporté l'antenne et les constructions à Harrington, P.Q.

Harrington, P.Q.—Le bâtiment et l'antenne démantelée à Whittle-Rocks ont été érigés de nouveau à Harrington, et le petit outillage de Belle-Ile a été installé.

Belle-Ile, Terre-Neuve.—L'antenne de 140 pieds a été abattue et remplacée par une antenne type de 186 pieds. Le bâtiment de la station a été agrandi pour y loger l'outillage 2 K.W. de Whittle-Rocks, qui y a été installé.

Le coût total du changement ci-dessus a été de $5,318.54.

Compte de construction, $2,956.73.

On a donné un service de 24 heures par jour sur les stations de la côte de l'est, et un service de 16 heures par jour dans les stations de la côte de l'ouest.

L'érection des stations à l'Ile-du-Triangle, C.-B., Pointe-Ikeda, I.R.C, et à Prince-Rupert, C.-B., a complété la chaîne le long de la côte de la Colombie-Britannique. Les navires partant de Vancouver à destination de Prince-Rupert, dans le passage intérieur, sont, aujourd'hui, virtuellement en communication durant tout le voyage, et ceux qui suivent la route extérieure ne sont jamais hors de portée de l'une ou de l'autre des diverses stations.

La station de la Pointe-Ikeda a mis les îles de la Reine-Charlotte en communication directe avec la terre ferme.

Toutes les tations fonctionnent d'une façon excellente et donnent un service très satisfaisant.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. P. EDWARDS,

Surintendant des stations de télégraphie sans fil du gouvernement.

ANNEXE N° 13.

RAPPORT SUR LE SERVICE DE SAUVETAGE EN CANADA.

Au Sous-Ministre
de la Marine et des Pêcheries.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le présent rapport sur le Service de Sauvetage en Canada durant l'année 1909-10, donnant toutes les modifications et améliorations, le coût de l'entretien de chaque station, et les rapports d'inspection.

RAPPORT DES STATIONS DE SAUVETAGE.

Alberton.—On a installé dans une maison construite à cette fin un appareil à fusée. Le corps de sauvetage, composé du patron et de l'équipe du bateau de sauvetage, a été exercé au maniement de l'appareil, etc., en décembre 1909, par le commandant H. Thompson, de la marine royale. Le 19 septembre, le *Hazel Glen* s'est échoué sur la barre à Cascumpèque et a été sauvé par l'équipe du bateau de sauvetage—compensation de la part du propriétaire du *Hazel Glen.*

Ile aux Bruyères (Westport).—Octobre 1909.—On a accepté l'offre faite par M. Brown d'un plus gros bateau à gazoline pour le service de sauvetage, moyennant un supplément de $100 par année.

15 octobre.—Le *Nettie H.,* désemparé durant une bourrasque, est remorqué par le bateau de sauvetage.

29 novembre.—Sauvetage de bateaux chalutiers durant une forte bourrasque.

25 janvier.—Remorqué et mis en sûreté la goélette *Coldate,* qui se trouvait dans une position dangereuse.

Baker's-Cove.—En juillet on a réparé les coulisses. Pas de naufrage.

Banfield-Creek.—Un nouveau bateau de sauvetage à moteur a été construit par l'*Electric Launch Company,* de Bayonne-City, N.-J., et est arrivé à la station en février 1910. L'équipe de cette station est en outre chargée de la manœuvre du bateau de sauvetage de Pachena, du canon-porte-amarre et des appareils à fusées.

Blanche.—En janvier, on a porté secours à l'*Elizabeth Silsbee,* et le 25 novembre le bateau de sauvetage s'est porté au secours d'un navire en détresse, mais celui-ci s'est éloigné avant l'arrivée des sauveteurs.

Canso.—Nouveau hangar des embarcations achevé le 30 juin. Le 31 octobre, la goélette *Blanche* s'est échouée à l'entrée nord du havre et le bateau de sauvetage a aidé à la renflouer.

Cap-Tourmentin.—Pas de pertes de vie.

Charlottetown.—15 octobre.—On a signalé un avire échoué à l'île du Gouverneur. Le bateau de sauvetage a été remorqué sur les lieux par le vapeur de l'Etat *Brant,* mais on n'a pas trouvé de navire.

Clarke's-Harbour.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Clayoquot.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Cobourg.—4 septembre.—Porté secours à l'*Ontario* n° 1, échoué durant un épais brouillard.

Collingwood.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Consecon.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Ile-au-Diable.—26 avril.—La goélette de pêche *Montana* s'est échouée pendant une bourrasque, mais a été renflouée avec l'aide du bateau de sauvetage.

Duncan's-Cove.—22 juillet.—Une goélette à trois mâts s'est échouée sur le rocher des Sœurs. Le bateau de sauvetage s'est vivement porté à son secours, et après un certain temps on a réussi à la renflouer.

Goderich.—11 novembre.—La goélette *Kolfage* a heurté la jetée nord du port de Goderich, est l'on a rapporté qu'elle était sur le point de couler bas. Le bateau de sauvetage est allé à son secours. On a payé le prix d'un exercice supplémentaire à l'équipage pour ce service.

Herring-Cove.—16 juillet.—Le bateau de sauvetage est allé au secours de l'*Effie May,* échoué au large du port de Sandwich; le patron ayant trouvé le navire abandonné, en a pris soin en attendant l'arrivée du propriétaire. Le 18 août l'on s'est porté au secours d'un vapeur échoué, mais le navire avait été renfloué par deux remorqueurs.

Kincardine.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Longue-Pointe.—En octobre, on a reçu instruction de transporter cette station de son ancienne position à un endroit situé à environ 1¼ mille du phare à l'extrémité est de la pointe. Le travail a été commencé, mais le mauvais temps étant survenu il a été suspendu en décembre.

Pointe-Pachena.—Cette station a été établie en décembre, le canot à dérive lestée de Clo-oose étant placé à cet endroit, ainsi que le canon-porte-amarre et l'appareil aux fusées, et le tout a été manœuvré conjointement avec l'équipe de Banfield.

Pointe-Pelée.—Le 12 octobre, le *George Stone* a fait naufrage sur le récif Grubb, mais l'équipe de sauvetage ne lui a pas porté secours. Une enquête a eu lieu et le patron et l'équipe du bateau de sauvetage ont été congédiés, une équipe provisoire étant enrôlée pour le reste de la saison. Le hangar des embarcations a été aménagé pour y loger l'équipe durant le mauvais temps.

Picton.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Port-Hope.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Port-Mouton.—Pas de naufrages ni de pertes de vie.

Port-Stanley.—16 décembre.—Le bateau de sauvetage est allé au secours de l'*Astabula,* qui s'était échoué à Port-Burwell. L'équipage a refusé d'abandonner le navire, qui a été subséquemment renfloué. Compensation de la part de la compagnie.

Richibouctou.—Le bateau a été achevé et une équipe a été enrôlée.

Ile au Sable.—On est à considérer l'opportunité d'avoir deux nouveaux bateaux pour cette station.

Scattarie.—Pas de naufrage.

Anse-au-Phoque, G.M.—Cet endroit ayant été jugé peu satisfaisant, on a décidé de choisir un nouveau poste à l'île extérieure des Bois, et l'on a commencé à construire le hangar des embarcations, etc.

Le 26 octobre le vapeur *Hestia* a fait naufrage sur la batture du Vieux-Propriétaire; il y a eu 34 pertes de vie. Six hommes ont été sauvés par une chaloupe et une goélette de l'Anse-au-Phoque. Les équipes de ces embarcations ont reçu une récompense de $10 pour chaque patron et de $5 pour chaque matelot.

Ile-au-Phoque.—Pas de naufrages.

Seven-Mile-Creek.—Pas de naufrages.

Souris.—Pas de naufrages.

Southampton.—Pas de naufrage.

Ile-Saint-Paul.—26 octobre.—*La Canadienne,* avec une cargaison de charbon, a fait naufrage sur l'île. L'équipage, au nombre de quatre, a été sauvé par le bateau de sauvetage.

Toronto.—20 avril.—Le hangar des embarcations, le bateau et tout l'outillage ont été détruits par le feu. Un nouveau bateau a été reçu le 23 août. Le nouveau hangar a été achevé en décembre.

Le 2 mai, la goélette *Saint-Louis* s'est échouée. Trois des hommes de l'équipe du bateau de sauvetage ont renfloué le navire et ont amené à terre l'équipage et la femme du capitaine. Pour ce service, ils ont reçu chacun $3.

Tsusiat.—Station de surveillance, un homme.

Ucluelet.—Pas de naufrage.

Victoria-Beach.—On est à construire un bateau automobile pour cet endroit.

Whitehead.—Le steamer *Cairn Crag* a fait naufrage à l'anse le 27 juillet. Le bateau de sauvetage a mis l'agent à bord mais on n'avait plus besoin de secours.

RAPPORT DE L'INSPECTION.

Toutes les stations dans les provinces maritimes ont été inspectées durant l'année par M. S. C. Campbell, qui a fait un rapport favorable. M. Campbell a fait de nom-

breuses recommandations qui sont maintenant à l'étude. Des plaintes ayant été reçues contre l'équipe de sauvetage de la Pointe-Pelée, sur le lac Erié, le capitaine Robinson a été envoyé pour inspecter la station. Il a fait un rapport très défavorable au sujet du patron et de l'équipe. Le 13 octobre, le *George Stone* a fait naufrage sur le récif Grubb. Il y a eu de nombreuses pertes de vie et le commandant Thompson a été envoyé pour faire une enquête. Sur la foi de son rapport le patron et l'équipe ont été congédiés et une équipe provisoire a été enrôlée. L'amélioration générale de cette station pour la prochaine saison est à l'étude.

15 octobre.—Le capitaine Robinson a inspecté la station de sauvetage à Kincardine et a exercé l'équipe. Son rapport sur l'équipe, le bateau, etc., a été très satisfaisant.

En conséquence du naufrage du navire *Hestia* au Grand-Manan, le commandant Thompson et M. S. C. Campbell ont été envoyés pour s'enquérir au sujet de la station de sauvetage de l'Anse-au-Phoque, et après mûre considération ils ont fait rapport à l'effet que l'île extérieure des Deux-Iles est le meilleur endroit pour la station. On est à considérer l'opportunité de construire une nouvelle station à cet endroit et l'on en arrivera sous peu à une décision.

Le commandant Thompson a été ensuite envoyé à l'Ile-du-Prince-Edouard afin d'y exercer l'équipe de sauvetage d'Alberton au maniement de l'appareil à fusées, et d'exercer ensuite l'équipe de Priest-Pond et l'équipe du bateau de sauvetage de Charlottetown. Ensuite, il devait aller à Halifax pour y exercer l'équipe du *Canada* et inspecter les stations de sauvetage à l'Ile-du-Diable, à Duncan-Cove et à Herring-Cove. Les rapports suivants ont été reçus:—

Alberton.—7 et 8 décembre.—J'ai donné à l'équipe un cours complet d'instruction en ce qui concerne le maniement de l'appareil à fusées. Les hommes y ont prêté une intelligente attention. Le cours a été clos par un exercice qui a été très satisfaisant. J'ai inspecté la station de Cascumpèque. Le hangar des embarcations, le bateau et l'équipement sont en excellent état.

Charlottetown.—9 et 10 décembre.—J'ai donné un cours d'instruction au n° 1 et à trois hommes du corps de fusée de Priest-Pond, aussi à l'équipe du bateau de sauvetage de Charlottetown, en ce qui concerne le maniement de l'appareil à fusées. Le tout s'est terminé par un excellent exercice.

Ile-au-Diable.—12 décembre.—Le bateau et tout les engins sont en bon état.

Duncan's-Cove.—12 décembre.—Tout est dans un état extrêmement satisfaisant. Le bateau et les engins sont en excellent état de fonctionnement, et la maison est très propre et bien tenue. J'ai exercé l'équipe au maniement du canon-porte-amarre. Très bon exercice.

Herring-Cove.—12 décembre.—Le bateau et les engins sont en bon état. La maison est propre et bien entretenue.

Vapeur de l'Etat " Canada".—14, 15 et 16 décembre.—Dans l'après-midi du 15, l'équipage du *Canada* a assisté à un cours d'instruction sur l'appareil à fusées. Les engins nécessaires ont été placés dans un canot à dérive lestée, et le tout remorqué en amont du port et débarqué. On a ensuite procédé aux exercices. La fusée a été lancée au-dessus d'une ancienne épave éloignée d'environ 300 verges, et plusieurs hommes ont atterri à l'aide des bouées-culottes. Tout l'exercice a été fait avec une célérité très satisfaisante.

En terminant, je désire attirer votre attention sur mon rapport du 2 mars 1909 et sur les recommandations qu'il contient. Je suis encore d'opinion que sur les grands lacs et autres endroits où l'accès des ports est ouvert au large et ne nécessite pas de navigation compliquée, il serait préférable de faire cadeau à la ville d'un bateau et d'un hangar des embarcations, la ville se chargeant elle-même de faire le reste. Je suis certain qu'il en résulterait un service plus efficace de la part de l'équipe. A l'heure qu'il est, nul n'est chargé de s'assurer si les exercices ont lieu ou non.

Ci-suit une liste des stations de sauvetage avec le montant dépensé pour chaque durant l'année en ce qui concerne l'entretien, le paiement des équipages, les modifications et améliorations:—

STATIONS DE SAUVETAGE entretenues

Numéro.	Stations.	Etablie en.	Patron.	Equipe.	Salaire du patron. — Par année.	Salaire de l'équipe.
	Nouveau-Brunswick—				$	
1	Anse au Phoque..........	1898	T. Benson....	7	75	$2 par jour et supplément pour sauvetage de naufragés.
2	Richibouctou	1907	Albert Long ...	7	75	" " ..
3	Pointe Escuminac..........	1908	E. F. Fleiger...	7	75	" " ..
	Nouvelle-Ecosse—					
4	Bakers Cove........	1886	A. Cain........	7	75	" " ..
5	Blanche..................	1889	W. A. B. Smith.	7	75	" " ..
6	Clarks Harbour	1900	T. N. Nickerson.	7	75	" " .
7	Canso..........	....	W. R. Matthews	7	75	" " ..
8	Devils Island.............	1885	B. H. Henneberry.	7	75	" " ..
9	Duncans Cove.............	1886	J. W. Holland..	7	75	" " ..
10	Herring Cove.	1885	J. Gorman......	7	75	" " ..
11	Ile de Pictou	1889	Alex. Currie....	7	75	" " ..
12	Port Mouton	1889	Walter Cook....	7	75	" " ..
13	Scatarie	1885	J. T. Martel....	7	75	" " ..
14	Ile au Phoque..............	1880	Thos. Symonds..	7	250	$100 par année.................
15	Ile St-Paul.........	1885	Surt. *Humane Establishment.*	3	... .	$300 par année chacun..........
16	White Head	1890	H. P. Munroe...	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
17	Ile au Sable.....	1885	G. Soderberg.. J. Ritcey.....	....	250 250	Payés comme personnel de l'île.
	Ile du P.-E.—					
18	Priest Pond Charlottetown	1909 1907	J. B. Moore....	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
19	Souris...............	1907	N. McIntosh....	7	75	" " ..
20	Alberton.......	1907	John Champion.	7	75	" " ..
	Colombie-Britannique—					
21	Pachena Banfield	1909 1907	W. H. Gillen...	....	40par m. 75par m.	$50 pour le mécanicien et $45 pour deux hommes par mois.
22	Ucluelet.....................	1908	A. W. Lyche....	6	75par m.	$60 par mois pour les hommes durant la saison et $100 par année lorsque le bateau n'est pas en armement. Volontaires, 50 sous par heure, quand appelés.
23	Tassiat	1907	W. Kennedy....	1	60	Patrouille......... ....
24	Clayoquot............	1908	J. Chesterman...	7	75	$60 par mois lorsqu'ils sont employés. Volontaires, 50 sous par heure lorsqu'ils sont appelés.
25	Seven Mile Creek...........	1909	R. E. Daykia...	1	60	....
	Ontario—					
	Grands Lacs—					
26	Cobourg....................	1882	D. Rooney......	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
27	Collingwood................	1885	G. F. Watts....	7	75	" " ..

par le gouvernement fédéral.

Description du bateau.	Coût.	Où construit.	Equipement.	Remarques.
	$			
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et puits d'évac. autom., l. 25 p.	250	Shelburne, N.-E	D'ordonnance..	Rails de fer posés en 1901.
Race point, canot à dérive lestée, longueur 24 pieds.	225	" ..	" ..	
Beebe-McLellan à puits d'évacuation automatique.	225	" ..	" ..	Rails de fer posés en 1900.
Insubmersible, modèle Dobbin, longueur 25 pieds.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	Nouveau bateau, 1901.
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et puits d'évac. autom., l. 25 p.	250	" ..	" ..	
Beebe-McLellan, à puits d'évacuat. autom. 25 p. long., extrém. basses.	250	" ..	" ..	Canon-porte-amarre à cette station.
Canot à dérive lestée, Dobbin, à puits d'évac. autom., 25 p. long..	575	" ..	" ..	Canon-porte-amarre et nouveau bateau en 1903.
Canot Beebe-McLellan, à derive lestee et puits d'évac. autom., l. 25 p.	250	Shelburne, N.-E	" ..	
" " ..	250	" ..	" ..	
Insubmersible à puits d'évacuation autom., modèle Dobbin, long. 25 p	575	Dartmouth, N.-E	" ..	
" " ..	575	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1903.
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et puits d'évac. autom., l. 25 p.	250	Shelburne, N.-E	" ..	"
Canot Beebe-McLellan, côté est...	240	" ..	" ..	Can.-p'te-amar. ici dep. 1903.
Canot Beebe-McLellan, côté ouest.	240	Halifax, N.-E...	" ..	
Canot Beebe-McLellan, à puits d'évac. autom. l. 25 p. extrém. basses.	250	Shelburne, N.-E	" ..	
Canot à dérive lestée et à puits d'évac. autom., mod. Dobbin, 25 p. l.	575	Dartmouth, N.-E	" ..	Canon-porte-amarre et appareils à fusées à cette station. Le patron est sous les ordres du surintendant de l'*Humane Establishment*.
Deux canots insubmersibles à puits d'évacuation automatiq., modèle Dobbin, un canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique.	1,100	Halifax, N.-E...	" ..	
Beebe-McLellan, à puits d'évacuation automatique.	225	Shelburne, N.-E	" ..	
" "	225	" ..	" ..	
" "	225	" ..	" ..	
Canot Beebe-McLellan, amélioré par Doherty, 25 pieds de longueur.	575	Vancouver Shipyard Co., Vancouver, C.-B.	" ..	
Canot insubmersible à moteur et à puits d'évacuation automatique, longueur 36 pieds.	11,184 52	Bayonne City, E.U. d'A.	" ..	
Canot Beebe-McMcLellan, amélioré par Doherty, longueur 25 pieds.	575	Vancouver Shipyard Co.	" ..	
" " ..	575	" ..	" ..	
Canot insubm. à puits d'évacuation automatique, modèle Dobbin ..	750	Goderich, Ont..	" ..	
Canot Beebe-McLellan, à dérive lestée et puits d'évac. automatique.	375	Collingwood, O.	" ..	Nouveau bateau en 1896.

STATIONS de sauvetage entretenues

Numéro.	Stations.	Etablie en.	Patron.	Equipe.	Salaire du patron. — Par année.	Salaire de l'équipe.
					$	
28	Goderich....................	1886	D. MacKay.....	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
29	Kincardine...................	1903	Thos. McGaw...	7	75	" " ..
30	Longue-Pointe.............	1902	Geo. Wisner....	7	75	$2 par exercice et supplément pour sauvetage de naufragés.
31	Pointe-Pelée................	1900	L. Wilkinson....	7	75	$2 par exercice et $40 par mois pour trois mois.
32	Port Hope..................	1889	W. T. Clark. ..	7	75	" " ..
33	Port Stanley........	1885	J. R. Moore.. ..	7	75	" " ..
34	Toronto, île de..............	1883	Wm. Ward.....	7	75	" " ..
35	Consecon....	1898	John O. McLean	7	75	" " ..
36	Southampton......	1907	John A. MacAuley.	7	75	" " ..

NOTE—

Il y a, au Canada, plusieurs autres endroits recevant de l'aide du gouvernement fédéral, où il y a Wellington, sur le lac Ontario. Il y a aussi une station de sauvetage à Victoria, C.-B., entretenue par

par le gouvernement fédéral—*Fin.*

Description du bateau.	Coût.	Où construit.	Equipement.	Remarques.
	$			
Bateau à dérive lestée...	330	Collingwood, O.	Règlement en p.	Nouveau bateau en 1892.
Canot Beebe-McLellan à puits d'évacuation automatique, à dérive lestée.	350	" ..	" ..	Nouveau bateau en 1903.
Bateau à dérive lestée...	500	" ..	" ..	
"	330	" ..	" ..	Un tramway a été construit à cette station.
Modèle Dobbin, insubmersible à puits d'évacuation automatique.	620	Goderich, Ont..	" ..	
Canot Beebe-McLellan à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique, 25 pieds de longueur.	350	Collingwood, O.	" ..	
Modèle Dobbin, insubmersible à puits d'évacuation automatique.	600	Goderich, Ont..	" ..	Transportée hors de Popular Point en 1900.
" " ..	750	" ..	" ..	Transportée hors de Wellington en 1893.
Canot Beebe-McLellan à dérive lestée et à puits d'évacuation automatique.	330	Collingwood, O.	" ..	

un service de sauvetage plus ou moins important, tels que Halifax, N.-E., Cap-Tourmentin, N.-B., et l'Association de Sauvetage de Victoria.

ETAT des dépenses pour l'exercice financier 1909-10.

Station.	Modifications, etc.	Montant.
		$ c.
Nouveau-Brunswick—		
Anse-au-Phoque (Grand-Manan)	On est à établir une nouvelle station à l'île extérieure de Deux ou Petite île des Bois	75 00
Richibouctou	Nouvelle station construite	999 40
Escuminac		127 58
Cap-Tourmentin		27 06
Nouvelle-Ecosse—		
Bakers-Cove		285 00
Blanche		371 02
Canso	Nouvelle station construite	809 03
Clarkes-Harbour		344 72
Ile-au-Diable		293 00
Duncans-Cove		196 90
Herring-Cove		299 00
Pictou		285 15
Port-Mouton		323 40
Scattarie		327 00
Ile-au-Phoque		883 19
Whitehead		271 00
Yarmouth		253 27
Ile Saint-Paul		2 50
Ile-du-Prince-Edouard—		
Alberton	Appareil à fusée établi	492 85
Cascumpèque		220 50
Charlottetown		303 15
Priest-Pond	Appareil à fusée établi	956 90
Souris		293 22
Colombie-Britannique—		
Banfield-creek	Nouveau bateau à moteur pour remplacer celui qui a été brisé	11,184 52
Clayoquet		1,743 94
Pachena	Nouvelle station établie. (En ce qui concerne Banfield)	
Seven Mile creek		176 00
Tsusiat		120 00
Uclulet		1,731 06
Ontario, Grands lacs—		
Cobourg		292 50
Collingwood		305 15
Consecon		277 12
Goderich		412 34
Kincardine		298 44
Long-Point	Commencé a transporter station à un nouveau poste	1,745 88
Pointe-Pelée	Maison modifiée pour loger l'équipe	363 56
Port-Hope		269 00
Port-Stanley		291 50
Toronto, île de	Nouveau bateau et hangar des embarcation détruite par le feu	2,875 00
Southampton		323 75
Divers—		
Compte général		2,729 42
Route de la côte ouest		1,004 41
Cloose		110 00
Port-Rowan		62 92
		34,756 35

C. E. KINGSMILL,
Contre-amiral.

ANNEXE N° 14.

CAPITAINES ET SECONDS.

M. GEORGE J. DESBARATS,
Sous-Minitre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel concernant les examens subis au Canada par les capitaines et seconds.

Il y a actuellement quinze bureaux où se tiennent ces examens, savoir: Nelson, C.-B., capitaine Hallett; Victoria, C.-B., capitaine Gaudin; Vancouver, C.-B., capitaine Eddie; Yarmouth, N.-E., capitaine Murphy; Lunenburg, N.-E., capitaine Wolff; Halifax, N.-E., capitaine Lugar; North-Sydney, N.-E., capitaine Sutherland; Charlottetown, I.-P.-E., capitaine Cameron; Edmonton, Alta, capitaine Grant; West-Selkirk, Man., capitaine Thordarsen; Toronto, Ont., capitaine Moller; Collingwood, Ont., capitaine Coles; Windsor, Ont., capitaine McGregor; Montréal, capitaine Riley, et Ottawa, capitaine Demers. A Victoria, Vancouver, Yarmouth, Lunenburg, North-Sydney, Charlottetown, Halifax et Ottawa, les examens ont lieu pour toutes les classes de brevets, y compris ceux de long cours et de navigation intérieure. A Nelson, Edmonton, West-Selkirk, Toronto, Collingwood, Windsor et Montréal, il n'est émis que des brevets de navigation intérieure.

On remarquera que 355 examens ont été subis pour divers brevets et 14 pour l'épreuve oculaire seulement. Pour les brevets de cabotage et de long cours, il y a diminution du nombre des brevets. Cela est dû à diverses causes, dont entre autres les modifications apportées à la loi de la marine marchande, autorisant le cabotage sans capitaine breveté pour les navires de 150 tonnes et sans second breveté pour les navires de 400 tonnes. Il importe aussi de se rappeler que les navires de 400 ou 500 tonnes, construits dans les Provinces Maritimes et dont les armateurs résident en ces provinces, sont maintenant enregistrés à la Barbade, ce qui leur permet de ne tenir aucun compte des dispositions de la loi de la marine marchande.

Le *Board of Trade* a donné avis au ministère qu'à partir du 1er janvier 1914, les examens pour les brevets de long cours devront être d'un ordre encore plus élevé, et il nous a prié de nous conformer, pour nos propres examens, à ces exigences. Afin de donner suite à cette demande, nous sommes actuellement à préparer un nouveau programme d'examens.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. A. DEMERS,
Examinateur en chef.

NOMBRE de candidats ayant été examinés par chaque examinateur, et différents brevets émis du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Nom de l'examinateur.	Capitaines, long cours.	Capitaines, intérieur et cabotage.	Seconds, intérieur et cabotage.	Seconds, long cours.	Aide-seconds, long cours.	Total.
	nombre.	nombre.	nombre.	nombre.	nombre.	
Cap. Gaudin	1	14	12	.....	4	31
" Eddie	3	16	16	4	6	45
" Murphy	7	24	10	6	3	50
" Wolff	.....	.....	1	.....	.....	1
" Lugar	4	12	5	1	4	26
" Sutherland	.....	5	3	.....	.....	8
" Cameron	.....	7	1	.....	.....	8
" McGregor	.....	15	22	.....	.....	37
" Coles	.....	20	12	.....	.....	32
" Thordarson	.....	4	3	.....	.....	7
" Grant	.....	1	.....	.....	.....	1
" Moller	.....	23	15	.....	.....	38
" Hallett	.....	1	1	.....	.....	2
" Demers	1	27	7	1	.....	36
" Riley	.....	17	16	.....	.....	33
Total	16	186	124	12	17	355

Copies émises pour brevets perdus—

Capitaines	32
Seconds	8
	40

NOMBRE des candidats ayant subi l'épreuve oculaire, du 1er avril 1909 au 31 mars 1910.

Nom de l'examinateur.	Nombre.
Capitaine Sutherland	5
" Lugar	6
" Demers	1
" Moller	2
Total	14

ANNEXE N° 15.

SURINTENDANT DES ECOLES NAVALES DU GOUVERNEMENT FEDERAL.

OTTAWA, 4 mai 1910.

M. GEORGE J. DESBARATS,
Sous-Minitre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'assistance aux écoles navales établies dans les divers ports du Dominion, sous la surveillance du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Il y a sept écoles où des conférences ont été données durant l'hiver. L'assistance totale a été de 2,676.

Relativement à ce service éducatif du ministère, je regrette d'avoir à déclarer que les résultats n'ont pas répondu à l'attente. Je ne saurais dire que l'assistance ait diminuée depuis l'établissement de ces écoles, mais elle n'a certainement pas augmenté. La seule école où l'assistance est très satisfaisante est celle de Vancouver.

Les conférences dans les écoles des Provinces Maritimes n'ont pas reçu des gens de mer l'encouragement qu'elles méritaient, à tel point qu'à l'école de Lunenburg, le conférencier a démissionné à cause de l'apathie de la population, composée presque exclusivement de gens de mer.

L'école de Toronto n'a pas été ouverte cet hiver, vu que le conférencier de cet endroit a dû s'obsenter pour cause de maladie. Le conférencier de Midland a averti le ministère qu'il démissionnait pour cause de manque d'assistance.

Le programme d'enseignement donné à ces écoles est semblable à celui qui était donné lors de leur établissement et comprend tous les sujets de nature élémentaire, absolument nécessaires aux seconds et patrons de navires, ainsi qu'à ceux qui désirent embrasser la carrière de marin. D'autres sujets sont introduits, selon la classe des élèves qui suivent les cours.

Je suis convaincu que le défaut d'encouragement reçu n'est pas dû au manque de connaissances ou d'aptitudes de la part de nos conférenciers, car tous ceux qui ont été nommés à cette charge sont des hommes compétents, très au courant des connaissances maritimes, et des hommes qui s'expriment avec facilité. La facilité de s'exprimer est une qualité nécessaire chez ceux qui sont chargés de traiter des sujets assez arides de leur nature et qui n'offrent un certain intérêt qu'à ceux qui ont quelque inclination pour la carrière maritime.

Le relevé ci-joint indique le nombre des conférences données, l'assistance minima, maxima et moyenne, et l'assistance totale dans chaque école.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. A. DEMERS,
Surintendant des écoles navales.

RAPPORT ANNUEL DES ÉCOLES NAVALES DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, 1909-1910.

Ecoles.	Conférences.	Minimum.	Maximum	Moyenne.	Assistance totale.
Victoria	32	14	25	19·56	626
Vancouver	34	5	33	25	850
Yarmouth	32	4	15	10·53	337
Midland	32	3	15	10	340
North-Sydney	32	3	9	5·05	179
Collingwood	17	4	13	9·58	163
Halifax	27	0	13	6·7	181
Total	206	33	123	85·79	2,676

ANNEXE N° 16.

OTTAWA, 28 avril 1910.

M. GEORGE J. DESBARATS,
Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre une liste des naufrages, sinistres et accidents survenus à des navires canadiens et étrangers dans les eaux canadiennes, de janvier 1909 à janvier 1910, et qui ont été l'objet d'enquêtes préliminaires et officielles.

Si on en excepte l'échouement du steamer *Georgetown,* qui est actuellement encore en instance à Québec, tous les cas soumis aux commissaires enquêteurs ont été jugés et les décisions ont été rendues en conséquence.

J'ai moi-même conduit les enquêtes dans les districts de Québec et d'Ontario. Dans les Provinces Maritimes, cette tâche avait été dévolue au capitaine Lugar. Le capitaine Coles, examinateur de capitaines et seconds à Collingwood, s'est aussi chargé de quelques enquêtes d'une nature préliminaire.

M. T. G. Mitchell, inspecteur de Lloyd, à Victoria, a tenu deux enquêtes préliminaires sur la côte de la Colombie-Britannique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. A. DEMERS,
Suppléant du commissaire des naufrages.

RAPPORT annuel sur les naufrages, sinistres et accidents ayant été l'objet d'enquêtes en 1909.

Nom du navire.	Endroit du pays où l'enregistrement a eu lieu.	Remarques.
Bateau-feu Anticosti	....	Echoué le 21 nov. 1908, sur le récif de l'île Blanche. Enquête préliminaire en 1908. Enquête officielle à Quebec, le 5 fév. 1909, présidée par le cap. Demers. La conclusion a été que le bateau n'avait pas été conduit avec toute la prudence nécessaire. Le brevet du capitaine fut suspendu du 9 février au 9 mai 1909, et le premier officier fut en outre réprimandé.
Athabasca	Montréal, Q........	Echoué le 14 oct., sur l'île Flower-Pot. Enquête préliminaire en octobre, par le cap. Coles, à Collingwood. Enquête officielle à Collingwood, le 17 novembre, présidée par le cap. Demers. La conclusion a été que l'échouement était dû au manque de prudence du capitaine, et en conséquence le brevet de ce dernier fut suspendu du 17 nov. 1909 au 17 août 1910.
Ashtabula	Etats-Unis	Echoué, le 15 déc., à Port-Burwell, Ont., en entrant dans le port. Enquête préliminaire à Collingwood, le 11 janvier, par le cap. Coles. Enquête officielle pas jugée nécessaire.
Corinthian	Montréal, Q........	Echoué, le 30 avril, dans les rapides Richelieu. Enquête préliminaire à Montréal, le 17 mai, par le cap. Demers. Enquête officielle recommandée, mais non encore ouverte.
Coquitlan	Colomb.-Britannique No. 100205.	Incendié, le 27 mai, en traversant le golfe de Georgie. Enquête préliminaire à Victoria, par T. G. Mitchell, inspecteur de Lloyd. La conclusion a été que personne n'était à blâmer pour ce sinistre, et par conséquent il n'y a pas eu d'enquête officielle.
Campana..........	Québec, Q.........	Echoué, le 17 juin, près ou aux environs de la Pointe St-Michel, dans le fleuve St-Laurent. Enquête officielle, à Québec, le 26 juin, présidée par le cap. Demers. La conclusion a été que le capitaine s'était rendu coupable d'une grave erreur de jugement en dirigeant son navire, et son brevet fut en censéquence suspendu du 3 juillet au 3 août 1910.
Cairncrag	....	Echoué, le 26 juillet 1908, sur les rochers Snorting, île Canso, N.-E. Enquête officielle à Halifax, le 2 août 1909, présidée par le cap. W. R. Lugar. La conclusion fut que le capitaine du navire avait commis une erreur de jugement ; mais en raison de son excellent caractère et de la longueur de ses états de service au même poste, son brevet ne lui fut pas retiré.
Corinthian.........	Montréal, Q........	Echoué, le 18 déeembre, pràs de l'île George, port de Halifax. Enquête préliminaire, à Halifax, le 23 déc., par le cap. W. R. Lugar. Enquête officielle, à Halifax, le 7 fév. 1910, par le même commissaire. Le capitaine et l'équipage exonérés de tout blâme.
Dominion	....	Echoué, le 17 octobre, à Cap-à-la-Roche. Enquête préliminaire à Montréal, le 18 nov., par le cap. Riley. Enquête officielle pas jugée nécessaire.
Empress of Ireland..	....	Collision avec un obstacle, le 14 octobre, au large de Matane. Découverte d'nne voie, à l'arrivée à Rimouski. Enquête officielle à Québec, le 26 oct., présidée par le cap. Demers. La conclusion a été que le navire était venu en contact avec la coque d'un "derelict," et que personne n'était à blâmer pour cet accident.
Glengarry	Kingston, Ont......	Coulé, en août, au pied du canal Lachine, après avoir causé quelques dommages au port. Le capitaine et les officiers du navire one été exonérés de tout blâme, dans le rapport de l'inspecteur et par conséquent aucune autre enquête ne fut jugée nécessaire.
Glenellah..........	Collingwood, Ont....	Causa des dommages, le 2 août, au quai de Port-Colborne. Enquête préliminaire à Collingwood, en septembre, par le cap. Geo. C. Coles. Sur la foi des dispositions entendues, aucune enquête officielle ne fut jugée nécessaire.
Georgetown.........	Buffalo, E.-U. A....	Echoué, le 29 sept., sur l'île aux Lièvres. Enquête préliminaire, à Québec, le 15 oct., par le cap. Demers ; et enquête officielle par le même commissaire, le 11 novembre. La conclusion a été que le pilote était seul responsable de l'échouement. Une nouvelle enquête a été ordonnée, et cette cause est encore actuellement pendante.

RAPPORT annuel sur les naufrages, sinistres et accidents ayant été l'objet d'enquêtes en 1909—*Suite.*

Nom du navire.	Endroit du pays où l'enregistrement a eu lieu.	Remarques.
Hoyle Bank	....	Echoué, le 15 sept., près de Sheet-Harbour, Halifax. Enq. prél. à Halifax, le 13 oct., par le cap. Lugar. L'enq. of. ne put pas avoir lieu, par suite du départ du navire. La chambre de Commerce a été, depuis, saisie de la chose.
Hestia	....	Echoué, le 25 octobre, à Grand-Manan, et 34 personnes supposées être péries. Enq. prél. à Halifax et à Saint-Jean, le 5 août, par le cap. Lugar. Enq. officielle à Montréal, le 12 novembre, présidée par la même commission. La conclusion a été que cet échouement était dû (1) à une erreur d'orientation probablemont imputable à Gaussin, (2) au défaut de soudages, et (3) à ce qu'il n'avait pas été tenu suffisamment compte du jusaut et de la violence du vent. Il y a eu ici erreur de jugement de la part du capitaine.
Inishowen Head....	Belfast............	Echoué, le Ier oct. 1908, à Timony's-Cove. à quelque 5 milles en amont de Québec. Enq. prél. à Montréal, le 12 octobre, par le cap. J. Riley. Enq. officielle à Montréal, le 2 août 1909, par le cap. E. A. Demers. La conclusion a été que le pilote s'était rendu coupable d'une erreur grossière de jugement, et que cet échouement avait été causé par sa faute. Une amende de $50 lui a été infligée.
Jeanara	Montréal, Q........	Echoué, le 13 août, à Granberry-Head, Sydney. Enq. prél. à Sydney, le 25 août, par le cap. Demers. A la suite des depositions entendues, une enquête officielle ne fut pas jugée nécessaire.
Margaret...........	....	Echoué, le 19 août, sur le banc Thrum-Cape, à l'entrée du port de Halifax. Enq. prél. à Halifax, le 22 août, par le cap. W. R. Lugar. Enquête officielle à Halifax, le 21 sept., par le même commissaire. La conclusion a été que le capitaine était à blâmer pour l'échouement.
Montezuma.........	....	Echoué, le 28 oct., à Cap-à-la-Roche. Enq. officielle à Montréal, le 2 nov., par le cap. Demers. La conclusion a été que l'échouement était dû à une erreur de jugement de la part du pilote, et aussi au manque de prudence du capitaine. Tous deux furent réprimandés.
Odlandr..........	Norvège	Echoué, le 31 mai, sur le haut-fond s'étendant à partir de Pointe-à-Pic, sur la rive nord du Saint-Laurent. Enquête prél. à Québec, en juin, par le cap. Demers. Enquête officielle le 5 du même mois, présidée par le même commissaire. La conclusion a été que le pilote n'avait pas pris la précaution nécessaire, et une amende de $50 lui fut infligée.
Otonobee & Rainbow	Birdsall, Ont. Peterborough, Ont.	Collision, le 31 août, près de Hale's-Bridge, rivière Otonobi, Peterborough. Enq. officielle à Peterborough, le 25 sept., par le cap. Demers. La conclusion a été que l'accident était dû au feuillage des arbres interceptant en partie la vue au coude que fait la rivière Otonobi en aval du pont. Les deux capitaines furent exonérés de tout blâme.
Ocean	Norvège.	Echoué, le 28 sept., sur l'Ile Rouge, fleuve Saint-Laurent. Enquête prél. à Halifax, le 10 oct., par le cap. W.R. Lugar, Enq. officielle à Montréal, le 19 oct., par le cap. Demers. La conclusion a été que l'échouement était dû à ce que le capitaine avait négligé de donner à ses officiers les instructions nécessaires, à ce que le 1er et le 3e officiers paraissaient avoir négligé leurs devoirs les plus élémentaires, et aussi à ce que le pilote n'avait pas observé toute la prudence voulue. Tous furent sévèrement réprimandés.
Ottawa	....	Sombré, le 16 nov., daus le lac Supérieur. Enquête prél. à Collingwood, par le cap. Coles. Enquête officielle pas jugée nécssaire.
Pellatt and John Hanlan.	....	Collision à Toronto, en juin. Enquéte prél. à Toronto, le 17 juillet, par le cap. Demers. La conclusion a été que l'accident était dû au mécanicien du Pellatt qui s'était rendu coupable d'une erreur grossière de jugement, et le brevet de ce mécanicien fut suspendu. Le capitaine fut exonéré de tout blâme.

RAPPORT annuel sur les naufrages, sinistres et accidents ayant été l'objet d'enquêtes en 1909—*Fin.*

Nom du navire.	Endroit du pays où l'enregistrement a eu lieu.	Remarques.
Puritan		Echoué, le 19 juin, dans la rivière Fraser. Enq. prél., à Victoria, le 11 juillet, par J. G. Mitchell, inspecteur de Lloyd. Enq. officielle pas jugée nécessaire.
Perry	Halifax, N.-E.	Echoué le 28 déc., sur l'île Ge rges. Enq. prél., à Halifax, le 3 janvier, par le cap. W. R. Lugar, Enquête officielle, à Halifax, le 14 février. présidée par le même commissaire. Le capitaine du navire fut exonéré de tout blâme, mais le second fut réprimandé pour négligence dans l'exercice de ses devoirs, et une amende de $10 lui fut imposée.
Spheroid		Echoué le 25 juin, à Cap-à-la-Roche. Enq. prél., à Québec, le 28 juin, par le cap. Demers. Sur la foi des dépositions entendues, l'équipage fut exonéré. Enq. officielle pas jugée nécessaire.
Stigstad & Syrene	Norvège Canada	Collision, le 11 sept., dans le fleuve Saint-Laurent, près de la Pointe St-Laurent. Enquête officielle ouverte à Montréal le 21 sept. par le cap. Demers, et reprise à Québec le 4 octobre. La conclusion a été que l'accident était dû à ce que le pilote n'avait pas pris les précautions nécessaires et à ce qu'il avait enfreint les articles 20 et 28 des règlements régissant la navigation. Le capitaine et le second du *Stigstad* furent en outre tenus responsables de la collision et ils furent réprimandés.
Scotia		Echoué le 19 déc. 1909, près de la baie de Nicumteau, N.-E. Enquête prél., à Nicnmteau, par le cap. W. R. Lugar. Enq. officielle pas jugée nécessaire.
Torgorm et *Pierreville*	Glasgow Sorel.	*Pierreville* sombré, à la suite de collision dans le St-Laurent, le 17 juin. Enq. prél., à Montréal, le 17 juin. Enquête officielle recommandée, mais pas encore ouverte jusqu'ici.
Urania	Norvège	Echoué. le 7 août, sur le récif de l'île Blanche, dans le fleuve St-Laurent. L'enq. officielle tenue à Québec, le 8 sept., par le cap. Demers, a révélé que le pilote ne pouvait pas être tenu responsable de l'accident, et que c'était au capitaine qu'incombait cette responsabilité par suite de son intervention dans les manœuvres du pilote. Il fut sévèrement réprimandé pour avoir ainsi agi.
Wassaga et remorqueur *J. Paul*		Collision, le 30 juin, sur le lac St-Louis, près de Châteauguay. Une barge fut complètement détruite et une autre a subi certains dommages. Enq. officielle tenue à Montréal, le 24 juillet, par le cap. Demers. La conclusion a été que l'accident était dû à ce que le *Wassaga* n'avait pas été conduit avec la prudence nécessaire. Le brevet du capitaine fut suspendu, et pourra lui être retourné au bout d'un an s'il a alors donné des preuves satisfaisantes qu'il agira mieux à l'avenir.
Wacousta		Echoué, le 28 sept., sur l'île aux Outardes. Enq. prél., à Québec, le ou vers le 3 octobre, par Alfred Larochelle. Sur la foi des dépositions entendues, aucune enq. officielle ne fut jugée nécessaire.

ANNEXE N° 17.

EXAMINATEUR-CHEF DES CAPITAINES ET SECONDS.

OTTAWA, 28 avril 1910.

M. GEORGE J. DESBARATS,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les corporations de pilotage de Montréal et de Québec, placées sous ma surveillance. Vous trouverez ci-annexé un relevé détaillé des opérations et des recettes de ces deux corporations.

En janvier dernier, j'ai personnellement présidé aux examens d'épreuve de la vue de chacun des pilotes et pilotins de ces deux corporations. On s'est servi de l'épreuve de Holmgren, ce qui est la méthode suivie par la Chambre de Commerce en Angleterre et dans toutes les colonies britanniques. Au cours de cet examen, j'ai été aidé de deux médecins qui ont été nommés à cette fin il y a quelques années, et aussi par quelques-uns des directeurs de chaque corporation. J'ai suivi cette méthode afin de démontrer que l'examen est fait avec impartialité. On m'informe que l'an dernier, l'examen fait à Montréal par le docteur Duhamel, en ce qui concerne l'épreuve de la vue, a été fait selon le système allemand, lequel diffère considérablement de celui qui a été adopté par la Chambre de Commerce et par nous. Mon intention, cette année, était de rendre l'examen uniforme pour les deux corporations.

Pour la corporation de Montréal, un homme a été exclu, sa vue étant défectueuse. Tous les autres ont passé un examen satisfaisant. A Québec, un homme a été exclu pour cause de surdité, un autre pour symptômes de paralysie, et un troisième pour difformité de la vue. Il y a deux ou trois pilotes à qui l'on avait permis autrefois de porter des lunettes pour subir l'épreuve, ce qui est contraire aux règlements relatifs à l'examen. Cette question a été soumise au ministère, qui décidera si ces hommes doivent avoir la permission d'agir comme pilotes.

Lors de l'examen des pilotins, trois d'entre eux ont été placés dans les rangs, tant à Montréal qu'à Québec, vu qu'ils ont subi un examen satisfaisant sous le double rapport de l'épreuve de la vue et de l'instruction en général. Bien qu'il ne soit pas à désirer que le nombre des pilotes soit augmenté dans l'une ou dans l'autre des corporations, il est tout de même nécessaire que des pilotins soient disponibles et prêts à remplir toute vacance qui pourrait se produire. Ceci s'applique principalement à la corporation de Québec, où, avant peu d'années, un certain nombre de pilotes sortiront des rangs pour diverses causes.

Après avoir fait la connaissance de chacun des pilotes, je puis dire avec certitude qu'il y a maintenant à la disposition des intérêts maritimes des hommes capables, compétents et d'une conduite exemplaire, et que chacun des pilotes de l'une et de l'autre corporation fera honneur à sa profession.

Je remarque de la part de chacun une tendance à venir en aide au ministère pour la mise en vigueur de tout règlement qu'il pourra juger à propos d'établir à l'avenir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. A. DEMERS,
Examinateur-chef.

RAPPORT.

CORPORATION DES PILOTES POUR LE PORT DE QUÉBEC ET EN AMONT.

	Aller	retour.
Nombre de pilotes..		50
Nombre de voyages à Montréal..	719	695
Nombre de voyages aux ports intermédiaires..	42	54
Recettes totales pour Montréal..		$69,200 98
Recettes totales pour les ports intermédiaires..		2,946 15
Total..		$72,147 13
Recettes totales des pilotes à tour de rôle..		$10,489 46
Nombre de voyages faits par des pilotins choisis avec des pilotes-lamaneurs sur des vapeurs océaniques durant l'année..		546
Nombre de pilotins pour le port de Québec et en amont..		24

Nombre de navires signalés au bureau, tonnage, équipages et nombre des passagers, à destination de l'intérieur, 1909.

Navires océaniques..	637
Steamers des lacs..	270
Goélettes..	27
Barges, remorqueurs et yachts à vapeur..	15
	949
Nombre de ces navires..	2,190,756
Nombre de patrons et des équipages..	46,241
Nombre de passagers à destination de l'intérieur..	46,618

Pilotage.

Reçu par les pilotes à tour de rôle..	$2,000 00
Reçu de la Compagnie de Navigation R. et O..	805 00
Reçu au bureau de Montréal de divers patrons de navires.	1,260 00
Montant total..	$4,065 00

PILOTES LAMANEURS POUR LE PORT DE QUÉBEC ET EN AVAL, POUR 1910.

	Aller	retour.
Nombre de pilotes..		92
Pilotage effectué..	824	810
Pilotes décédés durant l'année..		3
Pension..		1
Nombre actuel des pilotes en service..		88

ANNEXE N° 18.

HOPITAUX DE LA MARINE ET PORTS OU ONT ETE TRAITES DES MARINS MALADES.

M. GEORGE J. DESBARATS,
Sous-ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel concernant le service des hôpitaux de la marine pour l'année finissant le 31 mars 1910.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. H. GODIN, M.D.,
Surintendant du service des hôpitaux de la marine.

SERVICE DES HÔPITAUX DE LA MARINE—DÉPENSES POUR 1909-10.

Crédit voté	$70,000 00
Dépenses	63,709 16
Reliquat	$ 6,290 84

DÉPENSES PAR PROVINCES.

Province.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
			$ c.
Nouvelle-Ecosse	1,682	14,880	28,763 48
Nouveau-Brunswick	589	3,634	8,210 46
Ile-du-Prince-Edouard	230	1,026	2,874 33
Québec	628	6,322	11,495 24
Colombie-Britannique	500	5,465	10,881 32
Compte général	....	....	1,484 33
	3,629	31,327	63,709 16

TABLEAU des dépenses pour chaque port.

Nouvelle-Ecosse.

Port.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
			$ cts.
Advocate-Harbour	5	7	85 40
Amherst	6	150	203 25
Annapolis Royal	9	75	175 65
Apple-River	1	....	10 00
Arichat	18	....	250 00
Baddeck	11	....	83 00
Barrington	13	105	353 75
Barton	8	301	471 53
Bear-River	2	30	162 84
Belliveau-Cove	1	60	21 43
Bridgewater	45	72	267 05
Canning	3	....	23 75
Canso	98	170	522 21
Chéticamp	24	62	419 90
Clarks-Harbour	40	367	751 62
Clementsport	3	42	116 15
Digby	40	100	491 31
Economy	2	....	33 75
Freeport, Westport et Tiverton	42	674	588 76
Glace-Bay	27	3	167 75
Guysboro	2	....	5 25
Halifax (hôpital général)	239	6,285	9,558 00
Halifax (hôpital de la ville)	1	22	112 21
Hantsport	5	8	27 80
Ingram-Port	1	....	8 40
Isaacs-Harbour	3	....	47 50
Jeddore	2	....	8 00
Jordans-Bay	1	....	5 00
Kentville	1	70	55 00
Kingsport	1	....	5 00
La Have	4	....	495 75
Liscomb	7	....	67 00
Liverpool	6	505	389 84
Lockport	8	100	134 68
Louisburg	18	458	1,331 07
Lunenburg	32	989	1,191 48
Mahone-Bay	32	....	158 85
Maitland	1	....	1 00
Marble-Mountain	2	....	8 00
Margaree	1	....	3 50
Margaretsville	5	28	71 60
Meteghan	4	42	199 63
North-Sydney	268	18	1,167 60
Northport	9	10	34 10
North-East-Harbour	1	....	5 00
Parrsboro	65	....	302 45
Pictou	104	153	911 86
Point-Tupper et Hawkesbury	19	37	300 14
Port-Clyde	1	....	13 00
Port-Dufferin	5	....	19 25
Port-Gréville	15	49	135 00
Port-Hastings	5	....	30 00
Port-Latour	29	28	194 75
Port-Morien	15	....	125 00
Port-Mulgrave	3	....	9 50
Port-Wade	2	106	162 93
Pubnico	11	....	226 00
Pugwash	2	....	6 50
Rivière Hébert	7	....	34 50
Salmon-River	2	63	255 92
Sandy-Cove	21	56	317 50
Sydney	74	1,459	2,148 13
Sheet-Harbour	4	....	15 25
Shelburne	4	9	44 75
Springhill	10	281	255 35
Spry-Bay	2	....	21 20

TABLEAU des dépenses pour chaque port—*Suite.*

Nouvelle-Ecosse—Fin.

Port.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
			$ c.
St-Peters, L'Ardoise et Rivière-Bourgeois	43	....	194 00
Tidnish	1	59	201 14
Tusket Wedge	6	....	22 80
Wallace	2	....	9 75
Walton	3	23	84 05
Weymouth	21	127	249 87
Windsor	43	60	193 00
Yarmouth	101	1,617	1,989 53
	1,682	14,880	$28,763 48

Nouveau-Brunswick.

Port.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
Alma	1	....	19 65
Beaver-Harbour	3	....	68 00
Bathurst	3	84	412 43
Buctouche	11	....	17 25
Baie-Verte et Cap-Tormentine	25	....	342 50
Campbellton	78	....	403 25
Caraquet	11	....	14 00
Chatham et Douglastown	41	388	992 95
Dalhousie	34	28	254 09
Dorchester	9	....	41 45
Fredericton	5	10	44 55
Grand-Harbour	2	28	52 50
Hillsboro et Cap-Hopewell	47	48	222 02
Moncton	27	....	200 00
North-Head	5	....	30 00
Port-Elgin	1	....	5 75
Richibouctou	6	26	226 00
Riverside	4	....	15 85
Shédiac	16	....	200 00
Shippigan	4	....	9 50
St-Andrews	3	....	33 75
St-Jean (hôpital général public)	248	3,001	4,529 50
St-George	2	....	20 95
St-Martin	2	....	13 50
St-Stephens	1	21	41 02
	589	3 634	$8,210 46

Ile-du-Prince-Edouard.

Port.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
Alberton	8	....	19 00
Crapaud	1	....	65 50
Cardigan	3	....	62 15
Hôpital de Charlottetown	18	431	666 50
Hôpital de l'Ile-du-Prince-Edouard	19	493	739 50
Georgetown	5	....	19 75
Montague	15	....	30 85
Murray-Harbour	40	15	401 35
New-London	3	....	45 20
Rustico	2	....	16 74
Souris	67	87	416 79
Summerside	36	....	260 25
Tignish et Miminegash	11	....	116 65
Vernon-River	2	....	14 10
	230	1,026	2,874 33

TABLEAU des dépenses pour chaque port—*Suite*.

Québec.

Port.	Nombre de marins.	Nombre de jours.	Total.
			$ c.
Hôpital Alexandra, Montréal	8	209	503 00
Batiscan	1	....	10 00
Beauport	1	61	74 00
Chicoutimi	4	380	467 50
Fraserville et Rivière-du-Loup	2	7	15 25
Gaspé	34	7	204 00
Grande-Rivière	6	....	47 75
Matane	8	24	94 35
Hôpital Général, Montréal	164	1,582	2,457 55
Hôpital Notre-Dame, Montréal	135	1,697	2,563 50
New-Richmond	-3	....	44 50
Paspébiac et New-Carlisle	5	49	185 49
Percé	5	....	6 25
Port-Daniel	3	....	22 75
Québec (Jeffery Hale)	75	1,936	2,906 25
Québec (Hôtel-Dieu)	15	207	310 50
Rimouski	3	....	13 00
Saut-au-Mouton	7	....	124 00
Sept-Iles	4	....	77 00
Sorel	4	....	9 50
St-Jean	84	25	622 50
Trois-Rivières	27	138	736 70
	628	6,322	11,495 24

Colombie-Britannique.

Port	Nombre de marins	Nombre de jours	Total
Chemainus	6	100	521 44
Nanaïmo	246	208	808 00
New-Westminster	6	187	187 00
Prince-Rupert	2	9	25 00
Hôpital St-Joseph	9	245	353 00
Vancouver, Hôpital St-Paul	142	3,035	4,552 50
Union-Bay et Cumberland	19	206	879 25
Victoria	70	1,475	3,555 13
	500	5,465	10,881 32

Compte général.

	$ c.
Frais de voyage	436 13
Dons	600 00
Impressions et papeterie	446 85
Messageries	1 35
	1,484 33

TABLEAU des dépenses, y compris la pension, les fournitures, etc.

—	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Ile-du-Prince-Edouard.	Québec.	Colombie-Britannique	Compte général.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Pension à l'hôpital et dans des maisons privées	13,811 34	4,888 11	1,437 04	9,324 00	6,808 51	
Traitement médical et chirurgical..	5,232 10	1,015 10	906 79	467 25	518 75	
Appointements des médecins et gardiens.........	6,610 87	2,076 21	512 50	1,546 24	2,250 00	
Combustible..............	787 85	52 10	....	....	312 40	
Remèdes et instruments..	474 68	2 50	....	....	207 46	
Enterrements	60 00	26 00	10 00	....	34 75	
Téléphone..............	137 63	26 00	....	....	66 00	
Eau..................	117 00	....	....	....	35 80	
Transport	169 13	40 44	8 00	134 75	8 45	436 13
Entretien et réparations..	948 13	....	....	....	558 65	
Gardes-malades.........	414 75	83 00	....	23 00	....	
Eclairage...............	....	....	....	....	80 55	
Dons	....	....	....	....	....	600 00
Impressions et papeterie..	....	....	....	....	....	446 85
Messagerie.............	....	....	....	....	....	1 35
Totaux	28,763 48	8,210 46	2,874 33	11,495 24	10,881 32	1,484 33

APPOINTEMENTS des médecins et salaires des gardiens en 1909-10.

Nouvelle-Ecosse.	$ c.	*Nouvelle-Ecosse*—Suite.	$ c.
Annapolis-Royal—		Parrsboro—	
Médecin..........................	120 00	Médecin..........................	300 00
Arichat—		Pictou—	
Médecin..........................	250 00	Médecin..........................	400 00
Barrington—		Gardien..........................	200 00
Médecin..........................	225 00	Point-Tupper—	
Bear-River—		Médecin..........................	100 00
Médecin..........................	150 00	Gardien..........................	144 00
Canso—		Port-Gréville—	
Médecin..........................	375 00	Médecin..........................	75 00
Clarks-Harbour—		Port-Latour—	
Médecin..........................	104 17	Médecin..........................	31 25
Digby—		Port-Morien—	
Médecin..........................	250 00	Médecin..........................	125 00
Gardien..........................	86 45	Sandy-Cove—	
Freeport, Westport et Tiverton—		Médecin..........................	100 00
Médecin..........................	300 00	Sydney—	
Glace-Bay—		Médecin..........................	500 00
Médecin..........................	150 00	Gardien..........................	300 00
Liverpool—		St-Peters', L'Ardoise et Rivière-Bourgeois—	
Médecin..........................	100 00	Médecin..........................	187 50
Lockport—		Weymouth—	
Médecin..........................	83 33	Medecin..........................	104 17
Louisbourg—		Windsor—	
Médecin..........................	250 00	Médecin..........................	50 00
Gardien..........................	300 00	Yarmouth—	
Lunenburg—		Médecin..........................	400 00
Médecin..........................	300 00		
Gardien..........................	150 00		6,610 87
Sydney-Nord—			
Médecin..........................	400 00		

Appointements des médecins et salaires des gardiens en 1909-10—*Suite.*

Nouveau-Brunswick.	$ c.	*Québec.*	$ c.
Bathurst—		Gaspé—	
Médecin	140 00	Médecin	200 00
Cap-Tormentine et Baie Verte—		Paspébiac et New-Carlisle—	
Médecin	37 50	Médecin	133 74
Campbellton—		Saint-Jean—	
Médecin	350 00	Médecin	600 00
Douglastown—		Trois-Rivières—	
Médecin	450 00	Médecin	612 50
Gardien	250 00		
Dalhousie—			1,546 24
Médecin	72 69		
Hillsboro et Cap-Hopewell—			
Médecin	176 02		
Moncton—		*Colombie-Britannique.*	
Médecin	200 00		
Richibouctou—			
Médecin	200 00	Chemainus—	
Shédiac—		Médecin	450 00
Médecin	200 00	Nanaïmo—	
		Médecin	600 00
	2,076 21	Victoria—	
Ile-du-Prince-Edouard.		Médecin	600 00
		Gardien	600 00
Murray-Harbour—			
Médecin	37 50		2,250 00
Souris—			
Médecin	225 00	Total	12,99582
Summerside—			
Médecin	250 00		
	512 50		

Frais de traitement, comprenant les visites du médecin, les frais de voyage de ce dernier, les remèdes et la pension.

Nouvelle-Ecosse.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Advocate-Harbour	13 00	42 00	7 75	3 50	66 25
Amherst	89 00	11 50	6 30	96 45	203 25
Annapolis-Royal	18 00	....	5 50	32 15	55 65
Apple-River	1 00	8 00	1 00	....	10 00
Baddeck	13 00	29 00	41 00	....	83 00
Barrington	34 00	41 00	5 75	48 00	128 75
Barton	124 00	99 00	56 45	128 53	407 98
Bear-River	....	....	....	12 84	12 84
Belliveaus-Cove	....	....	....	21 43	21 43
Bridgewater	135 50	12 00	66 85	51 45	265 80
Canning	6 00	13 00	4 75	....	23 75
Canso	25 00	....	122 21	....	147 21
Cheticamp	65 50	60 50	138 90	31 00	295 90
Clarks-Harbour	254 00	179 00	101 05	113 40	647 45
Clementsport	20 00	73 00	5 15	18 00	116 15
Digby	28 00	84 00	42 86	....	154 86
Economy	5 00	28 00	0 75	....	33 75
Freeport, Westport et Tiverton	....	....	....	288 76	288 76
Glace-Bay	12 00	....	3 50	2 25	17 75
Guysboro	3 00	....	2 25	....	5 25
Halifax, hôpital général Victoria	....	....	....	9,427 50	9,427 50
Halifax, hôpital de la cité	23 00	46 00	27 50	15 71	112 21

FRAIS de traitement, comprenant les visites du médecin, les frais de voyage de ce dernier, les remèdes et la pension—*Suite.*

Nouvelle-Ecosse—Suite.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Hantsport	16 00		3 80	8 00	27 80
Ingram-Dock	1 00	3 00	1 00		5 00
Isaacs-Harbour	11 00	21 00	15 50		47 50
Jeddore	2 00	5 00	1 00		8 00
Jordans-Bay	4 50		0 50		5 00
Kentville					55 00
Kingsport	2 00		3 00		5 00
La-Have	134 00	257 50	71 25		462 75
Liscomb	14 00	42 00	11 00		67 00
Liverpool	5 00			251 79	256 79
Lockport	6 00		0 50	40 85	47 35
Louisbourg				222 38	222 38
Lunenburg				515 00	515 00
Mahone-Bay	112 00		46 85		158 85
Maitland	1 00				1 00
Marble-Mountain	5 00	2 00	1 00		8 00
Margaree	1 00		2 50		3 50
Margaretsville	9 00	36 00	11 60	12 00	68 60
Meteghan	93 00	59 00	26 20	21 43	199 63
North-Sydney	18 00	134 00	504 85	90 00	746 85
Northport	18 00	0 50	5 60	10 00	34 10
North-East-Harbour	1 00		4 00		5 00
Pictou				69 85	69 85
Point-Tupper				17 14	17 14
Port-Clyde	12 00		1 00		13 00
Port-Dufferin	6 00	10 00	3 25		19 25
Port-Greville	26 00	1 00	8 50	24 50	60 00
Port-Hastings	26 00		4 00		30 00
Port-LaTour	90 00	59 50	2 00	12 00	163 50
Port-Mulgrave	5 00		4 50		9 50
Port-Wade	17 00	82 00	18 50	45 43	162 93
Pubnico	97 00	97 50	31 50		226 00
Pugwash	4 00		2 50		6 50
Rivière-Hébert	11 00	13 00	10 50		34 50
Salmon-River	16 00	176 00		22 50	214 50
Sandy-Cove	101 00	60 00	22 50	34 00	217 50
Sydney				670 28	670 28
Sheet-Harbour	7 00	5 00	3 25		15 25
Shelburne	15 00	9 50	2 50	4 50	31 50
Springhill				252 90	252 90
Spry-Bay	11 00	6 00	4 20		21 20
St-Peter, L'Ardoise et Rivière-Bourgeois	3 00		3 50		6 50
Tidnish	10 00	36 00	63 00	52 14	161 14
Tusket-Wedge	13 00	3 00	6 80		22 80
Wallace	5 00	2 00	2 75		9 75
Walton	42 00		15 00	10 05	67 05
Weymouth	32 00		7 75	92 00	131 75
Windsor	74 00		33 00	36 00	193 00
Yarmouth	5 00			785 56	790 56
	1,950 50	1,846 50	1,435 10	13,811 34	19,043 44

Nouveau-Brunswick.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total.
Alma	2 00	16 00	1 65		19 65
Beaver-Harbour	10 00	43 00	15 00		68 00
Bathurst	119 50			65 13	184 63
Bouctouche	11 00		6 25		17 25
Baie-Verte et Cap-Tourmentin	159 00	75 00	71 00		305 00
Campbellton	45 00				45 00
Caraquet	11 00		3 00		14 00
Chatham et Douglastown				190 56	190 56

Frais de traitement, comprenant les visites du médecin, les frais de voyage de ce dernier, les remèdes et la pension—*Suite.*

Nouveau-Brunswick—Suite.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dalhousie	97 50	....	52 90	21 00	171 40
Dorchester	26 50	4 50	10 45	....	41 45
Fredericton	27 00	....	6 15	11 40	44 15
Grand-Harbour	8 00	30 00	3 00	11 50	52 50
Hillsboro et Cap-Hopewell	....	....	....	46 00	46 00
North-Head	13 00	12 00	5 00	....	30 00
Port-Elgin	4 00	....	1 75	....	5 75
Richibouctou	....	....	....	26 00	26 00
Riverside et Harvey	6 00	2 00	7 85	....	15 85
Shippigan	5 00	....	4 50	....	9 50
Saint-André	8 00	21 00	2 15	....	31 15
Saint-Jean	1 00	7 00	....	4,501 50	4,509 50
Saint-George	12 00	....	8 95	....	20 95
Saint-Martin	11 00	....	2 50	....	13 50
Saint-Stephen	23 00	....	3 00	15 02	41 02
	599 50	210 50	205 10	4,888 11	5,903 21

Ile-du-Prince-Edouard.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total
Alberton	12 00	....	7 00	....	19 00
Cardigan	33 00	....	29 15	....	62 15
Charlottetown, hôpital de	9 00	....	3 00	646 50	658 50
Crapaud	33 00	16 50	16 00	....	65 50
Georgetown	12 00	....	7 75	....	19 76
Montague	19 90	....	11 85	....	30 85
Murray-Harbour	203 00	41 50	110 60	8 75	363 85
New-London	9 00	25 00	11 20	....	45 20
Ile-du-Prince-Edouard, hôpital de l'	....	....	....	739 50	739 50
Rustico	6 00	6 00	4 74	....	16 74
Souris	90 50	....	49 00	42 29	181 79
Summerside	6 00	....	4 25	....	10 25
Tignish et Miminegash	39 00	42 00	35 65	....	116 65
Vernon-River	10 00	....	4 10	....	14 10
	481 50	131 00	294 29	1,437 04	2,343 83

Québec.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total
Alexandra, hôpital (Montréal)	....	....	61 00	418 00	479 00
Batiscan	7 00	....	3 00	....	10 00
Beauport, asile de	....	....	....	74 00	74 00
Chicoutimi	....	....	....	456 00	456 00
Fraserville et Rivière-du-Loup	5 00	1 00	2 25	7 00	15 25
Gaspé	....	....	....	4 00	4 00
Grande-Rivière	18 00	20 00	9 75	....	47 75
Matane	26 00	5 00	15 25	48 00	94 25
Montréal, hôpital général	....	....	....	2,374 55	2,374 55
Montréal, hôpital Notre-Dame	....	....	....	2,545 50	2,545 50
New-Richmond	15 00	12 00	17 50	....	44 50
Paspébiac et New-Carlisle	....	....	....	36 75	36 75
Percé	5 00	....	1 25	....	6 25
Port-Daniel	6 00	3 00	13 75	....	22 75
Jeffery-Hale	....	....	....	2,903 00	2,903 00
Hôtel-Dieu	....	....	....	310 50	310 50
Rimouski	3 00	....	7 00	....	10 00

FRAIS de traitement, comprenant les visites du médecin, les frais de voyage de ce dernier, les remèdes et la pension—*Suite.*

Québec—Suite.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saut-au-Mouton	7 00	63 00	54 00	....	124 00
Sept-Iles	11 00	50 00	16 00	....	77 00
Sorel	4 00	0 50	5 00	....	9 50
Saint-Jean	....	....	....	22 50	22 50
Trois-Rivières	....	....	....	124 20	124 20
	107 00	154 50	205 75	9,324 00	9,791 25

Colombie-Britannique.

Ports.	Médecin.	Frais de voyage du médecin.	Remèdes.	Pension.	Total.
Chemainus	....	....	....	71 44	71 44
Nanaïmo	....	....	....	208 00	208 00
New-Westminster	....	....	....	187 00	187 00
Prince-Rupert	14 00	....	....	9 00	23 00
Victoria, hôpital Saint-Joseph	....	....	....	353 00	353 00
Vancouver, hôpital Saint-Paul	....	....	....	4,552 50	4,552 50
Union-Bay et Cumberland	211 50	123 00	170 75	374 50	879 25
Victoria	....	....	....	1,053 07	1,053 07
	225 00	123 00	170 75	6,808 51	7,327 26

DÉPENSE POUR COMBUSTIBLE.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Louisbourg	$166 50	
" à Lunenburg	173 00	
" à Pictou	135 15	
" à Sydney	124 20	
" à Yarmouth	189 00	
		$787 85

Nouveau-Brunswick—

Hôpital de la marine à Douglastown 52 10

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria 312 40

Total $1,152 35

SERVICE D'EAU.

Nouvelle-Ecosse—

Hôpital de la marine à Pictou	$100 00	
" à Sydney	17 00	
		$117 00

Colombie-Britannique—

Hôpital de la marine à Victoria 35 80

Total $152 80

TÉLÉPHONE.

Nouvelle-Ecosse—		
Hôpital de la marine à Lunenburg	$27 00	
" à Sydney	75 00	
" à Yarmouth	35 00	
		$137 63
Nouveau-Brunswick—		
Hôpital de la marine à Douglastown		26 00
Colombie-Britannique—		
Hôpital de la marine à Victoria		66 00
Total		$229 63

FRAIS D'ENTRETIEN ET RÉPARATIONS.

Nouveau-Brunswick—		
Hôpital de la marine à Louisbourg	$142 53	
" à Lunenburg	9 77	
" à Pictou	6 86	
" à Sydney	419 41	
" à Yarmouth	369 56	
		$948 13
Colombie-Britannique—		
Hôpital de la marine à Victoria		558 65
Total, frais d'entretien et réparations		$1,506 78

DÉPENSE POUR DROGUES, INSTRUMENTS ET AUTRES FOURNITURES.

Nouvelle-Ecosse—		
Hôpital de la marine à Louisbourg	$249 66	
" à la Pointe-Tupper	39 00	
" à Sydney	41 61	
" à Liverpool	28 25	
" à Sydney-nord	20 75	
" à Yarmouth	95 41	
		$474 68
Nouveau-Brunswick—		
Hôpital de la Marine à Douglastown		2 50
Colombie-Britannique—		
Hôpital de la marine à Victoria		207 46
Total de la dépenses pour drogues, etc		$684 64

DONS À LA SOCIÉTÉ DES MARINS (SEAMEN'S SOCIETY).

Montreal Catholic Sailor's Club	$200 00
Montreal Seamen's Institute	200 00
St. John's Seamen's Mission	200 00
Total	$600 00

ÉCLAIRAGE.

Colombie-Britannique—	
Victoria, hôpital de la marine	$80 55

FRAIS DE TRANSPORT.

Nouvelle-Ecosse—	
Advocate-Harbour	$ 19 15
Barton	26 05
Bridgewater	1 25
Halifax	90 50
Ingram's-Port	3 40
Liverpool	4 80
Lunenburg	2 71
Margaretsville	3 00
Parrsboro'	2 45
Salmon-River	6 42
Springhill	2 45
Walton	3 00
Weymouth	3 95
	$169 13
Nouveau-Brunswick—	
Bathurst	4 80
Campbellton	8 25
Chatham	21 79
Saint-Jean	2 60
Saint-Martin	3 00
	$40 44
Ile-du-Prince-Edouard—	
Charlottetown	8 00
Québec—	
Alexandra, hôpital, Montréal	24 00
Fraserville	3 50
Montréal (hôpital général)	83 00
Montréal (Notre-Dame)	18 00
Québec, hôpital Jeffrey Hale	3 25
Rimouski	3 00
	$134 75
Colombie-Britannique—	
Prince-Rupert	$2 00
Victoria	6 45
	$8 45
Frais de voyage du médecin surintendant	$436 13
Total des frais de transport	$796 90

GARDES-MALADES, DÉTAIL DE LA DÉPENSE.

Nouvelle-Ecosse—		
Barton	$ 37 50	
Chéticamp	124 00	
La Have	33 00	
Lockport	4 00	
Louisbourg	14 00	
Salmon-River	35 00	
Shelburne	13 25	
Tidnish	40 00	
Walton	14 00	
Yarmouth	100 00	
		$414 75
Nouveau-Brunswick—		
Bathurst		83 00
Québec		23 00
Total		$512 75

FRAIS D'ENTERREMENT, DÉTAIL DE LA DÉPENSE.

Nouvelle-Ecosse—		
Halifax	$40 00	
Weymouth	10 00	
Yarmouth	10 00	
		$60 00
Nouveau-Brunswick—		
Dalhousie	$10 00	
Saint-Jean	17 00	
		27 00
Ile-du-Prince-Edouard—		
Souris		10 00
Colombie-Britannique—		
Victoria		34 75
Total		$131 75

DÉPENSES DIVERSES.

Impressions et papeterie	$446 95
Messageries	1 35
	$448 30

NOMBRE DE PIÈCES JUSTIFICATIVES DANS CHAQUE PROVINCE.

Compte général	23
Nouvelle-Ecosse	613
Nouveau-Brunswick	123
Ile-du-Prince-Edouard	93
Colombie-Britannique	122
Québec	119
	1,093

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.

Maladies générales—851.

Petite vérole	7
Rougeole	8
Fièvre scarlatine	3
Influenza	106
Oreillons	4
Diphtérie	13
Fièvre cérébro-spinale	2
Fièvre entérique	86
Diarrhée cholérique	14
Diarrhée épidémique	2
Dyssenterie	62
Béribéri	1
Malaria	36
Erysipèle	29
Septicémie	36
Tuberculose	32
Syphilis	84
Gonorrhée	145

Maladies parasitaires—

Gale	8
Ténia	1
Scorbut	1
Alcoolisme	3
Rhumatisme	149
Goutte	1
Ostéoarthrite	3
Végétations	4
Tumeurs malignes	1
Anémie	2
Diabète	2
Déformations congénitales	1
Débilité	2
Tétanos	3

Maladies locales—2,037.

Maladies du système nerveux—104—

1. Des nerfs—

Névrite	18
Névrite multiple	1

2. De la colonne vertébrale—

Inflammation	1

3. Du cerveau et des membranes—

Hémorrhagie	2
Méningite	1
Anémie	1

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.—*Suite.*

4. Maladies du système nerveux avec d'autres maladies de caractère indéterminé—	
Apoplexie	1
Paralysie	4
Spasme	
Epilepsie	3
Vertige	
Mal de tête	2
Neurasthénie	12
Névralgie	47
Hystérie	1
5. Maladies mentales—	
Folie	3
Maladie des yeux—116—	
Conjonctivite	44
Xératite	5
Ulcère de la cornée	9
Iritis	20
Névrite optique	1
Abcès de la glande lacrymale	6
Blépharite marginale	12
Abcès de la paupière	13
Ecchymose de la paupière	6
Maladies de l'oreille—65—	
Inflammation du lobe externe	9
Accumulation de cérumen	3
Inflammation de l'oreille moyenne	51
Abcès axilaire	2
Maladies du nez—9—	
Inflammation de la cloison	1
Nécrose de la cloison	3
Inflammation des sinus	2
Inflammation du néso-pharynx	3
Maladies du système circulatoire—39—	
Péricardite	2
Endocardite	9
Maladie des valvules	27
Anévrisme	1
Inflammation musculaire du cœur—55—	
Angine de poitrine	2
Artérite	6
Dégénération des artères	4
Phlébite	2
Varicose	41

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.—*Suite.*

Maladies du système respiratoire—368—

Inflammation du larynx	18
Bronchite	182
Asthme	24
Congestion des poumons	2
Hémorrhagie des poumons	11
Pneumonie	38
Broncho-pneumonie	11
Hémorrhagie	2
Abcès des poumons	1
Phtisie	35
Pleurésie	50
Empième	1
Blessure aux poumons	2

Maladies du système digestif—416—

Inflammation de la bouche	1
Ulcère de la bouche	1
Abcès à la mâchoire	8
Mal de dent	68
Nécrose alvéolaire	3
Mal de gorge	7
Inflammation des amygdales	58
Inflammation du pharynx	15
Abcès en arrière du pharynx	3
Inflammation de l'estomac	171
Ulcère de l'estomac	10
Hémorrhagie de l'estomac	1
Dilatation de l'estomac	1
Indigestion	48
Vomissements	10
Gastralgie	11

Inflammation des intestins—

Entérite	30
Typhlite	6
Coliques	11
Appendicite	16
Duodénite	1
Obstruction intestinale	5
Constipation	21
Diarrhée	60
Fistule à l'anus	6
Prolapsus du rectum	1
Ulcère du rectum	1
Hémorrhoïdes	34
Inflammation du foie	37
Jaunisse	9
Hernie	47
Inflammation des conduites hépatiques	9
Calculs	2
Coliques biliaires	1
Inflammation du péritoine	18
Hydropisie	1

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.—*Suite.*

Maladie du système lymphatique—68—	
Inflammation des glandes lymphatiques	64
Maladies de la glande thyroïde	2
Goître	2
Maladies du système urinaire—101—	
Néphrite aiguë	9
Maladie de Bright	48
Abcès périnéphritique	2
Calculs du rein	4
Calculs de l'urètre	3
Hématurie	2
Albuminurie	1
Lithurie	2
Phosphaturie	1
Inflammation du diaphragme	29
Maladies du système génito-urinaire—214—	
Urétérite	6
Contraction de l'urètre	24
Inflammation de la prostrate	9
Phimose	12
Paraphimose	14
Inflammation des glandes	3
Chancre mou	4
Inflammation du scrotum	49
Inflammation du canal spermatique	12
Varicocèle	32
Inflammation des testicules	28
Epididymite	19
Cryptorchidisme	2
Maladies des organes de locomotion—53—	
Inflammation des os—	
Ostéite	2
Périostite	6
Carie	2
Inflammation des jointures	36
Dislocation de la cheville	6
Dislocation de l'épine dorsale	1
Abcès—46—	
Lumbago	42
Sciatique	3
Maladies des tissus—10—	
Cellulite	8
Abcès	1
Gangrène	1

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.—*Suite.*

Maladies de la peau—104—

Erythème. .	3
Urticaire. .	1
Eczéma. .	14
Herpès. .	1
Dermatite. .	2
Acnée. .	1
Séborrhée. .	2
Ulcère. .	13
Clous. .	46
Furoncles. .	8
Panaris. .	7
Onychie. .	2
Dartre. .	1
Membres gelés. .	3

Blessures—691.

Blessures générales—41—

Par la chaleur. .	3
Brûlures. .	32
Blessures multiples. .	1
Suffocation. .	1
Choc. .	2

Blessures locales—650—

Rupture des muscles. .	2
Blessures aux muscles. .	4
Brûlures. .	26
Blessures au cuir chevelu. .	22
Fracture du crâne. .	2
Ebranlement du cerveau. .	3
Contusion de la paupière. .	2
Blessure à la paupière. .	4
Blessure de la prunelle. .	3
Corps étrangers dans le nez et ailleurs. .	2
Blessure au cou. .	3
Blessure à la poitrine. .	1
Contusion à la poitrine. .	2
Fracture des côtes. .	27
Foulure du dos. .	7
Blessures au dos. .	4
Contusion de l'abdomen. .	1
Contusion des extrémités. .	127
Foulure de l'épaule. .	5
Foulure du coude. .	3
Foulure du poignet. .	43
Foulure de la main. .	3
Blessure des extrémités supérieures. .	20
Fracture de la clavicule. .	17
Fracture du sternum. .	9
Fracture de l'humérus. .	58

MALADIES pour lesquelles les marins ont été traités en 1909-10.—*Suite.*

Blessures locales—*Suite.*

Fracture du radius	13
Fracture du cubitus	22
Fracture du radius et du cubitus	28
Fracture des carpes, métacarpes et phalanges	4
Dislocation de l'humérus	22
Dislocation des phalanges	4
Contusion des extrémités inférieures	19
Foulure de la hanche	10
Foulure du genou	19
Foulure de la cheville	57
Foulure du pied	12
Fracture du fémur	9
Fractures	4
Fracture du tibia	15
Fracture du péroné	4
Fracture du tibia et du péroné	1
Fracture des os du pied	3
Débilité	1
Vaccination	1
Rapports incomplets	2

Total des marins soignés, 3,629.

ANNEXE N° 19.

SERVICE DES SIGNAUX, CANADA.

Au Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure sous ce pli le rapport annuel du service des signaux, 1909-10.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HERBERT McGREEVY,
Surintendant du service des signaux.

STATIONS DE SIGNAUX.

Nom.	Description.
Montréal	Téléphone.
Longue-Pointe	"
Verchères	"
Sorel	"
Trois-Rivières	"
Batiscan	"
Saint-Jean-Deschaillons	"
Portneuf	"
Saint-Nicolas	"
Cap-Rouge	"
Québec	"
Grosse-Ile	Télégraphe.
Ile-aux-Grues	Téléphone.
Village des Aulnaies	Télégraphe.
Rivière-du-Loup	"
Pointe-au-Père	"
Petit-Métis	"
Matane	"
Cap-Chatte	"
Rivière Martin	"
Cap-de-la-Madeleine	"
Pointe-de-la-Renommée	"
Cap-Rosier	"
Pointe-au-Maquereau	"
Cap-d'Espoir	"
Pointe-Escuminac	"
Pointe-Ouest	"
Pointe-Sud	"
Pointe-Heath	"
Bersimis	"
Pointe-des-Monts	"
Pointe-Amour	"

STATIONS DE SIGNAUX—*Suite.*

	Description.
Belle-Ile.	Télégraphe.
Ile-Amherst.	"
Cap-Saint-Laurent.	"
Ile-Saint-Paul.	"
Cap-Ray.	"
Pointe-Plate.	"
Cap-Race.	"
Pointe Sud-Ouest.	"

Montréal, Bersimis et Grosse-Ile sont des stations pour signaler les navires, et non pour le service ordinaire des signaux.

Service des signaux, 1909-10.

Du 1er au 25 avril 1909, on a publié des bulletins chaque jour à Québec à 10.30 h. a.m.; du 26 avril au 23 décembre, chaque jour à 10 h. a.m. et à 3 h. après-midi, et du 24 décembre 1909 au 31 mars 1910, chaque jour à 10.30 h. a.m.

Ces bulletins annonçaient l'état de la glace et de la température, ainsi que les mouvements des navires. Ils ont été distribués, à Québec, aux diverses parties intéressées à la navigation. Ils ont aussi été téléphonés à Montréal, où ils ont été transmis par téléphone à la Fédération des Armateurs, à la Chambre de Commerce et aux autres intéresssés. Je crois qu'il serait opportun de publier ces rapports à Montréal et de les y distribuer, ainsi qu'à Québec.

Durant la saison de la navigation, la station de quarantaine à la Grosse-Ile et la station des pilotes à la Pointe-au-Père ont été chaque jour informées des mouvements des navires se dirigeant vers l'intérieur.

L'état de la glace et de la température a été télégraphié chaque jour à Halifax et à Sydney, durant les mois d'avril et mai 1909, et mars 1910, aussi aux stations de signaux du Cap-Ray et du Cap-Race depuis le 20 avril jusqu'à 31 mai 1909, pour l'avantage des navires se dirigeant vers l'intérieur qui ont demandé ces renseignements.

On a pris des mesures pour ouvrir une station de signaux au phare du Cap-au-Saumon. Cette station sera sans doute d'une grande valeur, étant située à mi-chemin entre la Pointe-au-Père et Québec. Elle sera aussi d'une grande utilité pour les navires de la rivière Saguenay à destination de l'ouest.

Une autre station sera ouverte l'année prochaine à Money-Point, Cap-Breton, pour l'avantage des navires qui vont à Sydney ou qui en reviennent.

A Verchères, la vieille tour a été louée pour un terme de cinq ans, avec droit d'achat. Cette tour est censée avoir été construite vers la fin du 17e siècle. Elle a une histoire très intéressante, dont le fait principal est sa défense contre les Iroquois, en 1692, par Mlle de Verchères.

C'est un bâtiment idéal pour une station de signaux.

Le bureau du service des signaux à Montréal a été transféré, en mars 1910, de l'édifice des commissaires du port au n° 23, rue des Commissaires, où se trouve située l'agence montréalaise du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Réseau téléphonique.

Ce service, qui s'étend de Montréal à Québec sur une ligne privée de téléphone louée au gouvernement par la Compagnie du téléphone Bell, et plus loin, de Québec à l'Ile-aux-Grues sur la ligne de service public de la même compagnie, a été d'une grande utilité non seulement au point de vue du service des signaux, mais encore d'une façon générale pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, et en particulier pour la flotte de dragueurs du chenal des navires du fleuve Saint-Laurent, et pour le service des phares et des bouées

Avant l'inauguration de ce service, il n'était pas rare que les steamers remontant ou descendant le fleuve fussent obligés d'attendre pendant plusieurs heures à Québec pour avoir des pilotes, vu l'incertitude où l'on était au sujet de la situation des divers navires attendus. Maintenant, les pilotes pour la navigation en amont ou en aval de Québec sont constamment renseignés au sujet des mouvements de tous les navires sur le fleuve, et il en résulte qu'il n'y a plus de retard. On peut dire la même chose en ce qui concerne les agents des steamers, des compagnies de chemins de fer et des autres personnes qu'intéresse l'arrivage des navires tant à Montréal qu'à Québec.

Ouverture de la navigation.

QUÉBEC.

1909.

Le vapeur *Aramore* est parti le 4 avril pour des endroits situés sur la rive nord, jusqu'à la Pointe-aux-Esquimaux, où il est arrivé le 13.

Le steamer *Bonavista,* de Sydney, est arrivé le 21 avril.

Le steamer *Hero,* de Philadelphie, est arrivé le 28 avril.

Le *Corinthian,* le premier vapeur transatlantique de la saison, est arrivé le 29 avril.

Le premier steamer de la malle royale qui soit arrivé a été l'*Empress of Ireland,* arrivé le 1er mai.

Le premier steamer qui soit parti pour Montréal a été le *Murray Bay,* de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, le 25 avril.

1910.

Le steamer *General Wolfe* est parti le 24 mars pour la Pointe-aux-Esquimaux et les ports intermédiaires. Il est revenu le 30.

Le petit vapeur *Mahone* est arrivé des Sept-Iles le 25 mars.

MONTRÉAL.

1909.

Le *Longueuil,* de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, a commencé son service le 16 avril.

Le *Bonavista,* de Sydney, est arrivé le 23 avril.

Le premier navire transatlantique qui soit arrivé a été le *Corinthian,* arrivé le 1er mai.

Fermeture de la navigation.

QUÉBEC.

1909.

Le dernier steamer de la malle royale a été le *Victorian,* qui est parti le 12 novembre.

Les derniers navires transatlantiques réguliers ont été le *Montréal* et le *Cairntorr,* partis le 26 novembre.

Le dernier steamer à sortir du port a été le *Fornebo,* le 4 décembre.

Le dernier steamer arrivé de Montréal a été le *C. Sundt,* arrivé le 1er décembre.

Le dernier navire arrivé du bas du fleuve a été le *Canada,* arrivé de Gaspé le 4 décembre.

MONTRÉAL.

1909.

Le dernier navire transatlantique qui soit parti a été le *Montréal,* le 26 novembre.
Le dernier navire qui soit parti a été le *C. Sundt,* le 30 novembre.

GLACES.

PRINTEMPS ET ÉTÉ DE 1909.

L'état généreal des glaces dans le golfe Saint-Laurent et le détroit de Cabot a dénoté une saison beaucoup moins rigoureuse qu'à l'ordinaire, et la marche des steamers n'a guère été entravée après le 1er mai. Dans le détroit de Cabot, la dernière glace a été vue le 17 mai.

La particularité la plus remarquable a été le grand nombre d'icebergs signalés par la station du Cap-Race, et la date très hâtive de leur apparition. On en a compté jusqu'à deux cents visibles en même temps. Ils ont été vus d'abord au commencement d'avril et ils ont continué à passer jusqu'à la mi-août.

Dans le détroit de Belle-Ile les banquises étaient épaisses et ont été vues en quantités décroissantes jusqu'au 16 juillet.

Au Cap-Race aussi, l'apparition des icebergs a été très hâtive, et ils ont été très nombreux. Le dernier a été vu le 7 septembre.

En amont de Québec la glace a été solide entre Montréal et Québec, le pont de glace s'étant formé au Cap-Rouge.

Le 3 avril, grâce au travail fait par le vapeur de l'Etat *Montcalm,* l'amas de glace chevauchée au Cap-Rouge a été brisé. A partir de cette date le *Montcalm* a continué à briser la glace jusqu'au 16, date de son arrivée à Trois-Rivières. Entre temps le *Lady Grey* avait travaillé en descendant à partir de Sorel, et, avec l'aide du *Mantcalm,* il réussit à ouvrir le chenal du lac Saint-Pierre le 17 avril. Le *Lady Grey* est arrivé à Montréal le 19 avril, le chenal étant ouvert de Montréal à Québec.

HIVER, 1910.

L'état des glaces dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent a été plus favorable qu'il ne l'avait été depuis nombre d'années, et il est certain que la date de l'ouverture de la navigation sera très hâtive.

Durant les mois de février et mars on a recueilli des divers points du golfe, et télégraphié à Halifax, Nouvelle-Ecosse, et à Saint-Jean, Terre-Neuve, pour l'avantage de la flotte des pêcheurs de phoques, les conditions des glaces, de la température et du vent, ainsi que les nouvelles relatives à la pêche aux phoques.

En amont de Québec, vu la douceur excessive de l'hiver, la glace a été très mince.

A partir de quelque distance en amont de Trois-Rivières jusqu'à Québec, le chenal a été ouvert durant tout l'hiver. A partir de Montréal en descendant, le pont de glace s'est formé sur le fleuve le 26 décembre.

Deux amas de glaces chevauchées se sont produits dans l'étroit en aval du Cap-Rouge: le premier, le 19 janvier, vers sept heures du soir (il a été brisé le lendemain par les vapeurs *Montcalm* et *Lady Grey*), et le second, le 15 mars, à 1 heure de l'après-midi. Ce dernier a été brisé le même jour à 6:30 du soir.

Le vapeur de l'Etat *Lady Grey* a quitté Québec le 6 mars à 8 heures et 15 de l'avant-midi, et est arrivé à Trois-Rivières à 3 heures 45 de l'après-midi.

Le vapeur de l'Etat *Montcalm* est parti de Québec le 20 mars à 11 heures de l'avant-midi, et est arrivé à Trois-Rivières à 5 heures 50 de l'après-midi.

A partir des dates de leur arrivée à Trois-Rivières, ces navires ont travaillé chaque jour à briser la glace en amont, mais le 31 mars ils n'avaient pas encore réussi à se rendre à Sorel.

Une particularité intéressante de la navigation est le fait que durant tout l'hiver le bac à vapeur, petit bateau construit pour la navigation d'été, a fait régulièrement le service entre Trois-Rivières et Sainte-Angèle-de-Laval.

NOTES DE LA NAVIGATION.

1909-1910.

Le vapeur de l'Etat *Montcalm* est parti de Québec le 18 décembre pour les Sept-Iles et est revenu le 23 décembre 1909.

Le vapeur de l'Etat *Montcalm* est parti de Québec le 3 mars 1910 pour les Sept-Iles, et il en est revenu le 6 mars.

Durant l'hiver de 1910, le paquebot *Mahone* a fait un certain nombre de voyages entre le quai de la Rivière-du-Loup et Tadoussac.

Le premier vapeur transatlantique qui ait pris la route de Belle-Ile est passé à la Pointe-Amour, se dirigeant vers la haute mer, le 12 juin. Nom inconnu. La route n'a été généralement utilisée qu'après la première semaine de juillet. La première communication avec Belle-Ile a eu lieu le 24 juin, lors de l'ouverture de la station Marconi.

Le 8 mai la navigation a été ouverte sur la rivière Saguenay par le steamer *Tadousac,* de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario.

Le premier vapeur transatlantique qui soit entré dans le Saguenay a été le *Norden,* le 15 mai.

RÉSEAU DE TÉLÉGRAPHIE SANS FIL MARCONI.

Durant toute la saison de navigation, des dépêches ont été reçues des diverses stations de télégraphie sans fil, annonçant l'état de la glace et les mouvements des navires.

Le service fait par ce réseau a été d'une grande utilité, surtout durant les temps brumeux.

Les dépêches ont été expédiées avec promptitude et régularité.

HERBERT MCGREEVY,
Surintendant du service des signaux.

STATION DES SIGNAUX.

MONSIEUR,—Veuillez trouver ci-inclus le rapport de la navigation indiquant le nombre des navires signalés, arrivés et passés au port de Halifax durant la période écoulée entre le 1er avril 1909 et la fin de l'exercice financier, le 31 mars 1910.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. WALKAM, Lieut., G. R. C.,
Surintendant des signaux.

A l'agent du ministère
de la Marine et des Pêcheries, Halifax.

STATION DES SIGNAUX À LA CITADELLE.

TABLEAU de la navigation tel qu'il appert à la feuille des archives, depuis le 1er avril 1909 jusqu'au 31 mars 1910.

1909-10	Vaisseaux de guerre britanniques.			Vaisseaux de guerre etrangers.			Vapeurs, 1ère classe.			Vapeurs, 2ième classe.			Navires, barques et trois-mâts.			Bricks et brigantins.			Goélettes, 3 mâts ou portant signal du port.			Total mensuel.		
	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.	S.	A.	P.
Avril	...	...	...	...	...	...	52	52	...	48	48	...	3	3	...	2	2	...	7	7	...	112	112	...
Mai	1	1	...	...	...	...	43	43	...	65	65	...	2	2	...	...	...	...	12	12	...	123	123	...
Juin	...	...	...	...	...	...	48	47	1	78	78	...	...	...	...	1	1	...	10	9	1	137	135	2
Juillet	...	...	...	...	...	...	52	52	...	63	63	...	1	1	...	2	2	...	11	11	...	129	129	...
Août	...	...	...	...	...	...	55	53	2	82	82	...	1	1	...	...	...	...	8	8	...	146	144	2
Septembre	...	...	...	1	1	...	59	59	...	63	63	...	1	1	...	...	...	...	6	6	...	130	130	...
Octobre	...	...	...	...	...	...	55	54	1	52	52	...	...	...	...	...	...	...	6	6	...	113	112	1
Novembre	...	...	...	...	...	...	57	56	1	53	53	...	1	1	...	...	...	...	4	4	...	115	114	1
Décembre	...	...	...	...	...	...	61	60	1	50	50	...	...	...	...	...	...	...	6	6	...	117	116	1
Janvier	...	...	...	...	...	...	55	54	1	40	40	...	1	1	...	1	1	...	2	2	...	99	98	1
Février	...	...	...	...	...	...	57	57	...	35	35	...	1	1	...	...	...	...	4	4	...	97	97	...
Mars	...	...	...	...	...	...	62	62	...	45	45	...	...	...	...	2	2	...	5	5	...	114	114	...
Totaux	1	1	...	1	1	...	656	649	7	674	674	...	11	11	...	8	8	...	81	80	1	1432	1424	8

Total des navires signalés.............. 1,432
" arrivés.............. 1,424
" passés.............. 8

W. WALKAM, Lieut., G. R. C.,
Surintendant des signaux, Halifax, N.-E.

HALIFAX, N.-E., 2 avril 1910.

CAP-RACE, 23 mai 1910.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 12 courant et j'ai l'honneur de déclarer que les fonctions exercées par moi durant l'année en ma qualité de préposé aux signaux, les fonctions exercées par moi durant l'année en ma qualité de préposé aux signaux sont à peu près les mêmes que les années précédentes, et consistent à signaler tous les désir.

Il me faut aussi signaler par le télégraphe à l'agence Lloyd le nom de chaque steamer qui passe venant d'Europe au Canada ou aux Etats-Unis, et remplir pour cette agence les feuilles mensuelles où doivent figurer les noms de tous les navires passant dans les diverses directions dans le cours du mois. J'envoie chaque jour à Québec deux rapports des conditions de la température et je signale le passage des vapeurs se dirigeant vers l'intérieur ou vers l'extérieur, et je fais également rapport de l'état de la glace, s'il y en a. Tout le personnel s'occupe de la station à tour de rôle ou selon les exigences du service.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. MYRICK,
Gardien du Cap-Race.

ILE SAINT-PAUL, 24 mai 1910.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 courant, m'ordonnant de transmettre à votre bureau mon rapport sur les fonctions exercées par moi en qualité de préposé aux signaux durant l'exercice financier clos le 31 mars dernier, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant:—

Après un congé d'absence pour cause de maladie, je suis revenu à cette station le 6 mai 1909 et j'ai constaté la rupture du câble communiquant avec la terre ferme. J'ai fait remettre la station en ordre, poser de nouvelles drisses, et abaissé tous les pavillons pour les faire sécher et les hisser de nouveau.

26 mai:—Le steamer britannique *Spleroid* a été signalé à midi, se dirigeant vers l'intérieur; j'ai répondu que les communications par câble sous-marin étaient interrompues.

21 juin.—Le steamer britannique *Philac* se dirigeant vers l'intérieur a été signalé à 2.30 heures p.m.; j'ai répondu que les communications par câble sous-marin étaient interrompues.

10 juillet.—Le steamer britannique *Portland* se dirigeant vers le large a été signalé à 11.45 heures; j'ai répondu que les communications par le câble étaient interrompues.

18 juillet.—J'ai lu le nom sur le steamer *Ocland* se dirigeant vers le large à midi; je n'ai pas fait de signaux.

28 août.—Câble réparé à midi. La barque norvégienne *Robert Scrafton,* se dirigeant vers l'intérieur, a été signalée à 4 heures p.m.; rapport fait au service des signaux.

12 septembre.—La barque allemande *T. E. R. J.,* se dirigeant vers le large, signalée à midi; rapport fait au service des signaux.

27 octobre.—J'ai lu le nom sur le steamer *Urania* se dirigeant vers le large; je n'ai pas fait de signaux.

1er décembre.—Câble rompu, 22 décembre.—Câble réparé.

12 janvier 1910.—J'ai descendu le mât de hune et la corne et j'ai enlevé les drisses pour l'hiver.

Du 1er au 31 mars.—Tous les jours, lorsque le temps était clair, je suis monté sur la partie la plus haute de l'île, afin d'observer l'état de la glace, et j'en ai fait rapport au service des signaux trois fois par semaine, ou chaque jour, conformément aux ordres reçus.

Chaque fois que j'ai vu un navire s'approcher de l'île, je me suis rendu à la station des signaux et j'y suis resté jusqu'à ce qu'il eût fait des signaux ou jusqu'à ce qu'il fût évident qu'il n'avait pas l'intention d'en faire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

JNO. M. CAMPBELL,
Surintendant de l'île Saint-Paul.

POINTE-PLATE, 15 mai 1910.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un résumé des fonctions exercées par moi comme agent des signaux durant l'exercice financier clos le 31 mars 1910.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN G. PETERS.

RAPPORT.

Station des signaux de la Pointe-Plate, N.-E., du 1er avril 1909 au 31 mars 1910, résumé des fonctions exercées:—

10 mars 1909.—Reçu du surintendant du service des signaux l'ordre de télégraphier des rapports trois fois par semaine.

10 avril 1909.—Ordre de télégraphier deux rapports par jour (dimanches compris).

11 décembre 1909.—Ordre de discontinuer les rapports. Nombre de steamers de première classe signalés à destination de l'intérieur, 811; barques, 5; trois-mâts, 12; brigantins, 21. Signaux échangés avec des navires se dirigeant vers l'intérieur ou vers le large, 351. Les noms et l'heure du passage par le travers de la station de tous les navires qui sont passés ont été inscrits dans le registre de loch officiel.

Les rapports quotidiens ont été résumés et télégraphiés aux journaux de Halifax.

On a fourni à la *Dominion Coal Company* des rapports spéciaux sur l'état de la glace, des vents, de la température et un rapport sur l'heure où ses navires ont été aperçus, heure du passage par le travers (jour et nuit).

On a fourni chaque jour à la *Dominion Iron and Steel Company* un rapport sur l'état de la glace et de la température, aussi une copie des rapports des services des signaux du golfe sur l'état de la glace, avril et mai.

On a signalé à quatre steamers *Black Diamond* et à un steamer *Elder Dempster* des instructions à l'effet de se rendre ailleurs.

On a signalé les directions du compas à quatre steamers ayant besoin de pilotes.

On a fait rapport à la *Dominion Coal Company* qu'un navire (le *Myriel V. Hopkins*) était en détresse.

On a téléphoné le rapport sur la glace dans le golfe, les prévisions météorologiques, la vélocité et la direction du vent ici, à huit capitaines de steamers.

On a averti cinq steamers de rester dans le port à cause de l'état de la glace ou de tempêtes au large: *Fornebo, Louisburg, Kronprins Olaf, Cape Breton* et *Fritzoe.*

On a fourni à la *Dominion Coal Company* un tableau synoptique emprunté au loch, donnant la température, la direction du vent et sa vélocité, l'état de la glace, la durée des brouillards, les navires à destination de l'intérieur et de l'extérieur, leurs noms et l'heure de leur passage, pour les mois de novembre, décembre, janvier et février, durant chaque année depuis 1905 jusqu'à 1909.

On a fourni à la *Nova Scotia Steel and Coal Company* des données relatives au maximum de vélocité du vent enregistré durant les bourrasques, de 1904 à 1908.

Nombre de steamers, avec leurs noms et le tonnage enregistré, arrivés à Sydney en 1909. Le tout compilé pour une compagnie de New-York, s'occupant de la construction de bassins de radoub.

Des données diverses concernant les marées, le mouvement des steamers, les glaces, etc., ont été fournies aux pilotes, propriétaires de yachts et autres particuliers, par lettre, téléphone et télégraphe.

WESTPORT, 16 mai 1910.

MONSIEUR,—Mon premier devoir consiste à me rendre le matin à la station des signaux et à m'assurer s'il y a des navires, barques ou steamers à destination de l'intérieur, et, s'il y en a, de faire immédiatement rapport au préposé aux signaux à la douane de Saint-Jean, N.-B. Cela exige de ma part une prompte attention à toutes les heures du jour jusqu'au coucher du soleil. En second lieu, je dois faire rapport à l'agent à Saint-Jean lorsque des bouées à gaz sont déplacées ou lorsque leurs lumières sont éteintes. Troisièmement, je dois afficher les prévisions de la température deux fois par jour au bureau de poste et à la douane. Quatrièmement, je dois hisser les signaux de tempête lorsque j'en suis averti, ce qui me retient souvent à surveiller le téléphone jusqu'à minuit. Cinquièmement, en général, lorsque les bateaux sont ici pour mettre les bouées en position, je leur viens en aide, vu que je connais bien la baie et tous les récifs qui environnent l'île. Sixièmement, lorsque arrivent des télégrammes pour les capitaines des navires de l'Etat à la station, je leur porte ces dépêches et je rapporte les dépêches en réponse. Vous voyez donc que mes devoirs sont multiples.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. J. MORRELL,
Préposé aux signaux.

ANNEXE N° 20.

LISTE des envois d'animaux sur pied expédiés du port de Montréal durant la saison de 1909-1910.

Mois.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.	Animaux des E.-U.
1909.				
Mai	....	14,173	2	2,212
Juin	452	10,243	17	2,352
Juillet	....	14,152	12	627
Août	60	16,083	4	917
Septembre	1,104	15,837	13	924
Octobre	....	13,331	78	131
Novembre	....	10,495	142	64
	1,616	*94,314	286	7,227

DE SAINT-JEAN, N.-B.

Mois.	Animaux.
1909.	
Décembre	2,933
1910.	
Janvier	400
Février	1,105
Mars	194
	4,632

*Les animaux des Etats-Unis sont compris dans les 94,314.

Diverses lignes océaniques par lesquelles des animaux sur pied ont été expédiés durant la saison de 1909-1910, de Montréal.

Ligne Allan	10,870
Athenia	3,456
Ligne Britannique et de l'Atlantique-nord	7,089
" Cairn	12,669
" du P. C.	27,749
" Cassandra	4,335
" Donaldson	8,137
" Dominion	3,515
" Elder-Dempster	6
" Leyland	1,209
" de Manchester	8,918
" Parthenia	3,857
" Thompson	2,504
	94,314

Noms des différents vaisseaux par lesquels le bétail a été expédié au cours de la saison de 1909-10, de Saint-Jean.

Salacia	679
Montrose	431
Cassandra	176
Monmouth	548
Lakonia	16
Lake Michigan	711
Athenia	783
Montezuma	297
Montcalm	415
Manchester Mariner	99
Montreal	477
	4,632

Chiffre total des expéditions d'animaux sur pied du Canada aux ports de la Grande-Bretagne.

De Saint-Jean, N.-B.:—

	Bêtes à cornes.	Moutons.	Chevaux.
Décembre 1909—			
Glasgow	1,549		
Londres	836		
Bristol	548		
Janvier 1910—			
Manchester	99		
Londres	301		
Glasgow	....	....	10
Février 1910..			
Londres	603		
Glasgow	87		
Bristol	415		

CHIFFRE total des expéditions d'animaux sur pied du Canada aux ports de la Grande-Bretagne—*Suite.*

	Bêtes à cornes.	Moutons.	Chevaux.
De Saint-Jean, N.-B.:—*Suite.*			
Mars 1910—			
Londres	176		
Glasgow	18	....	12
Total	4,632		22
De Montréal, Québec, 1909-10:—			
Mai 1909—			
Glasgow	1,750	....	12
Liverpool	6,537	....	1
Londres	3,660	....	9
Manchester	1,211		
Juin 1909—			
Glasgow	1,092	....	17
Liverpool	3,765	452	
Londres	4,238		
Manchester	1,148		
Juillet 1909—			
Glasgow	3,248	....	12
Liverpol	5,128		
Londres	4,930		
Manchester	908		
Août 1909—			
Glasgow	2,843		
Liverpool	5,939	....	2
Londres	6,692	60	
Manchester	869		
Septembre 1909—			
Glasgow	2,369	....	13
Liverpool	6,051		
Londres	6,458		
Manchester	959		
Octobre 1909—			
Glasgow	2,021		
Liverpool	5,599	893	
Londres	5,754		
Manchester	844		
Afrique-sud	6	211	
Bristol	....	....	11
Novembre 1909—			
Glasgow	2,110	....	12
Liverpool	1,953		
Londres	5,420	....	5
Manchester	912		
Total	94,314	1,616	84

NOTE.—En octobre 1909 il a été expédié 17 mules en Afrique-sud, et 125 mules au même endroit en novembre 1909.

RELEVÉ comparatif du nombre des animaux sur pied expédiés du Canada aux ports britanniques des années 1902-03 aux années 1909-10.

—	Moutons.			Bêtes à cornes.			Chevaux.			Totaux.		
	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Montréal.	St-Jean.	Halifax.	Moutons.	Bêtes à cornes.	Chevaux.
1909-10.....	1,616	Nul.	Nul.	94,314	4,632	Nul.	286	Nul.	Nul.	1,616	98,946	286
1908-9......	10,111	151	"	99,830	22,923	3,097	116	65	"	10,262	125,850	181
1907-8......	11,585	4,168	"	96,977	20,210	Nul.	174	51	"	15,753	127,187	225
1906-7.....	10,791	1,371	"	128,160	31,148	"	661	57	"	12,162	159,308	718
1905-6......	19,077	3,971	"	126,871	33,543	1,042	568	79	"	23,048	161,456	647
1904-5.. ...	49,422	17,283	"	108,553	33,833	745	279	213	"	66,715	143,131	492
1903-4....	57,741	23,428	1,475	133,594	25,855	5,456	361	31	31	82,644	164,905	423
1902-3	61,017	19,310	426	147,201	37,453	3,856	373	115	17	80,753	188,510	503

ANNEXE N° 21.

ILE AU SABLE.

29 décembre 1909.

M. CHAS. S. HARVEY,
Agent de la Marine et des Pêcheries, Halifax.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant pour l'année écoulée le 31 décembre, sur l'équipement, les réparations aux bâtiments, la patrouille et autres renseignements relatifs aux travaux de l'année.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS.

Aucun naufrage n'est parvenu à notre connaissance durant l'année. Dans le courant du mois d'août, un bateau de pêche français, avarié et marqué *St. Mâlo*, a été apporté à la côte du côté sud. Vers la fin d'octobre, environ 15 paquets de bardeaux de cèdre et plusieurs douzaines de pommes ont été ramassés sur la côte sud. Il n'y avait pas de marques sur les bardeaux.

Le steamer naufragé *Skilby*, désemparé sur la côte nord, s'est brisé par le travers en novembre; plusieurs plaques du côté de tribord sont détachées.

BATEAUX ET APPAREILS.

Un vieux canot de ressac d'un modèle inférieur et le bateau *Despatch* ont été renvoyés. L'installation de la station de télégraphie sans fil Marconi a fait cesser l'utilité du *Despatch*.

Un nouveau canot de ressac d'un modèle satisfaisant a été reçu pour remplacer l'ancien qui avait été renvoyé. J'appelle de nouveau votre attention sur la nécessité de remplacer l'ancien canot de sauvetage qui a été renvoyé il y a quelques années de la station n° 4; il faudrait aussi un canot de sauvetage pour remplacer le *Grace Darling*, vieux de 55 ans, à la sation n° 3. Je crois qu'un canot Beebe-McLellan ferait l'affaire.

PATROUILLE.

La patrouille de l'île a été faite quarante-quatre fois le matin et huit fois la nuit.

CHANGEMENT DU PERSONNEL.

James Ritug, gardien de la station n° 3, a démissionné et a quitté l'île. Stewart Glazebrook a été nommé pour le remplacer.

CONSTRUCTIONS ET RÉPARATIONS.

Station n° 1.—Pavage ou plate-forme en béton posée sur trois côtés du logement du surintendant. Mur en béton en dessous de l'une des extrémités de l'écurie et pavé en béton en dessous de neuf stalles à chevaux. Quérite réparée et munie d'un nouveau mât de perroquet.

Station n° 2.—Construction d'un réservoir en béton de 1,200 gallons de capacité pour l'eau. Aile réparée et modifiée. Toiture de la maison recouverte en bardeaux du côté sud.

Station n° 4.—Nouveau mât de guérite construit, phare de l'extrémité ouest; réparations à la toiture de la grange et au chapeau sur le phare. Phare de l'extrémité est, réparation du plancher de la grange.

CULTURE.

On a récolté et emmagasiné une assez bonne quantité de légumes et de foin, bien que la saison ait été exceptionnellement sèche.

Animaux sur pied possédés—

65 têtes de bétail.
30 chevaux domptés.
2 étalons de race améliorée.
3 juments de race améliorée.
5 poneys sauvages.

Animaux abattus—

9 bœufs pesant 6,775 livres.
10 porcs pesant 1,885 livres.

Expédiés—

1 bateau d'expédition.
1 bateau de ressac.
100 barils de canneberges.
Peaux salées.
32 poneys sauvages.

Retiré du steamer naufragé "Skilby"—

54 tonnes de charbon.
Literie et vêtements de marins, en main.
15 matelas.
50 paires de couvertes.
10 oreillers.
30 courtes-pointes.
1 pièce de coutil.
16 vestons.
13 pantalons.
11 gilets.
20 chemises.
13 casquettes.
15 complets de sous-vêtements.
30 paires de gros souliers.
17 paires de chaussettes.

RECENSEMENT.

Station n° 1.—Surintendant R. J. Boutiller et sa famille, 3; capitaine Wm Byrne; cuisinier H. Howell; surintendant J. Dunn; bateliers: A. Nifort, H. Noonan, D. Trider, A. Whare, H. DeYoung—8.

Station n° 2.—Gardien et patron R. Naugle et sa famille—4.

Station n° 3.—Gardien, Stewart Glazebrook et sa femme; aide, E. Osborne—3.

Station n° 4.—Gardien et chef du personnel, O. Soderburg et sa femme; aide, George Malaly; aide, A. Naugle—4.

Phare de l'extrémité ouest.—Gardien, A. J. Horne et sa famille; aide, Jas. Horne.

Phare de l'extrémité est.—Gardien, John Grégoire et sa famille; aide H. Naugle —6.

Station de télégraphie sans fil Marconi.—Chef, J. D. Taylor; télégraphistes: D. Fennell; P. Healey; — Rabbitts; cuisinier, W. White—5.

Total—39.

Votre obéissant serviteur,

R. J. BOUTILLER,
Surintendant de l'île.

ANNEXE N° 22.

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc., du Canada.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Alberton, alignement	William Champion	25 oct. 1907	130 00
Annandale	Alfred Robertson	6 " 1898	110 00
Block House	A. S. McNeil	25 mars 1901	400 00
Brighton, alignement	Francis W. Hughes	1er avril 1909	240 00
Brush, quai de	D. W. McPherson	13 janv. 1899	80 00
Crapaud (extérieur)	Abner J. Howatt	22 juill. 1893	130 00
" (intérieur)	James Inman	13 août 1901	130 00
Cardigan, Rivière	John W. Morrison	15 " 1901	100 00
Cap à l'Ours	Luther Jordan	12 avril 1905	400 00
Cap Egmont	Jos. J. D. Gallant	21 oct. 1902	285 00
Cap Tryon	William Bell	17 mars 1905	285 00
Cove Head, alignement	John A. Kielly	27 nov. 1890	100 00
Darnley, alignement	Geo. W. Wiggins	16 oct. 1896	150 00
Darnley, bassin	Chas. Taylor	14 juin 1897	80 00
Pointe de l'Est	L. R. J. McDonald	18 janv. 1901	800 00
Fish Island	Patrick Gould	7 déc. 1906	285 00
Georgetown (intérieur)	Jesse G. Clark	14 août 1901	150 00
Georgetown, quai de chemin de fer	John Westaway	16 janv. 1906	130 00
Grande-Rivière, Est, lot 56	Alfred Robertson	5 oct. 1898	130 00
Grande-Tracadie	J. W. McDonald	24 mai 1901	130 00
Hazard, alignement intérieur	Angus Beaton	21 nov. 1902	80 00
" " extérieur	Daniel McRae	6 avril 1900	80 00
Indian Point	J. S. Allen	18 mai 1898	400 00
Little Channel	William Hardy	26 " 1875	130 00
Murray Harbour (intérieur)	Robert Penny	11 nov. 1897	75 00
" (extérieur)	Lemuel McLeod	21 déc. 1897	75 00
Miminegash (intérieur)	Elijah Costain	18 mai 1906	75 00
" (extérieur)	Patrick O'Brien	14 " 1897	80 00
New London	James H. McLeod	29 janv. 1896	150 00
North Cape	James Phee	4 sept. 1897	360 00
North Rustico	Jos. N. Pino	6 fév. 1897	150 00
Orwell	John McDonald	25 juin 1879	80 00
Pointe Prim	Alex. McRae	10 déc. 1897	300 00
Panmure	Colin Steele	3 juin 1901	400 00
" E. A.	Mathias Condon	4 août 1908	380 00
Sandy Island, (Cascumpec)	Jas. C. Tuplin	5 mai 1897	360 00
Savage Harbour	Jas. A. McDonald	11 juill. 1889	130 00
Sea Cow Head	M. P. O'Roneghan	21 avril 1873	330 00
Souris, Est	John D. Lavie	23 juin 1905	345 00
Summerside, quai	John Fraser	12 avril 1897	130 00
Summerside, alignement	George W. Bell	10 " 1909	80 00
St-Andrew, Pointe	George Connor	3 juin 1901	150 00
St-Peter, île	James W. Taylor	1er mai 1897	400 00
St-Peter, havre	Albert Anderson	25 juill. 1900	150 00
Tignish Run	Agapé Gaudet	30 août 1897	150 00
Warren Farm, alignement	A. S. McNeil	16 mai 1907	100 00
West Point	William McDonald	22 janv. 1876	360 00
Wood Island	Roderick W. McKay	11 avril 1899	395 00
Wood Island, alignement	James Young	14 nov. 1902	100 00
Wright's, alignement	Charles Wright	14 juin 1894	130 00

Liste des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Abbott, havre	W. H. D'Entremont	22 mai 1888	100 00
Advocate, havre	John H. Morris.	10 août 1904	300 00
Amet, île	Lloyd Rogers	11 nov. 1902	460 00
Amherst, havre, alignement.	William Shea	21 mai 1908	180 00
Amherst Pt., quai	W. A. Downie	3 " 1909	60 00
Annapolis, quai, ville d'Annapolis	Jos. McMillan	1er mar. 1908	100 00
Annapolis	Jos. McMillan	1er " 1908	100 00
Apple River, feu et signaux de brume	Hill E. Elderkin	31 " 1905	800 00
Argyle	Chas. A. Amiro	6 fév. 1893	460 00
Arichat	Cap. Wm. Lavashe	17 oct. 1898	325 00
Arisaig	Hugh R. McAdam	14 nov. 1898	130 00
Avon River, pont	Windsor E. Lt. Co	13 oct. 1892	200 00
Baccaro	Wm. L. Smith	9 janv. 1907	485 00
Barrington, phare flottant	Capt. Jno. H. Lyons	18 juin 1897	850 00
Battery Point	Henry Naas	12 mars 1897	385 00
Bear River	Wm. Hunt	10 avril 1905	180 00
Beaver Harbour	L. G. Cameron	15 fév. 1902	150 00
Beaver Island S. E	Theo. Sampson	13 oct. 1892	100 00
Bear Island	Michael O'Brien	7 déc. 1906	300 00
Beaver Island, feu et signaux de brume	W. E. O'Leary	22 fév. 1900	800 00
Belliveau, anse	J. H. Belliveau	16 " 1889	100 00
Betty Island	P. E. Christian	29 juin 1904	530 00
Biglow Pt	Earnest Mitchell	31 mars 1909	100 00
Bird Island	H. C. McKay	21 mai 1901	460 00
Black Rock	Chas. Robinson	16 mars 1885	360 00
Black Rock Point	M. D. Morrison	8 juin 1892	300 00
Boars Head	F. Ruggles	24 mai 1901	400 00
Bass River	David Vance	24 oct. 1907	100 00
Borden, quai	Fredk. Clarke	1er mai 1904	110 00
Bon-Portage	Angus Greenwood	14 janv. 1907	425 00
Briar Island, phare	J. N. Peters	6 juin 1901	460 00
Briar Island, signaux de brume	B. H. Morrell	6 " 1901	500 00
Brooklin Pier	Howard Godfrey	9 fév. 1885	80 00
Bunker's Island	F. H. Doane	27 juill. 1904	425 00
" extrémité nord	Jas. H. Schoville	16 janv. 1907	240 00
Budget	Freeman Pride	7 déc. 1905	240 00
Burnt Coat	Wm. Y. Falkner	22 juin 1898	300 00
Bourgeois Inlet	Marian Burke	1er déc. 1902	80 00
Campbells Island	John A. McDonald	16 fév. 1907	150 00
Candlebox Island	Benjamin Leblanc	1er nov. 1892	385 00
Canso Harbour et Faux Passage	Joseph Long	31 déc. 1896	385 00
Canso Harbour, alignement	Wm. J. Mathews	17 " 1904	240 00
Cap D'Or, signal de brume	F. H. P. Dewis	13 avril 1898	800 00
Cap Fourchu, feu et signal de brume	T. S. Doane	31 déc. 1904	960 00
Cap George	John Murray	3 nov. 1882	265 00
Cap La Ronde	John J. Mauger	16 " 1898	385 00
Cap Nord, feu et signal de brume	Norman McLeod	14 oct. 1899	400 00
Cap Rosebay " "	John L. McKenna	31 mars 1899	960 00
Cap Sable " "	Arthur Cunningham	16 juill. 1902	960 00
Cap Race " "	John Myrick	1er nov. 1897	2,000 00
Cap Saint George	Alex. L. McEachern	8 sept. 1898	460 00
Cap Saint-Laurent	Chas. Jamieson	21 " 1893	460 00
Cap Sainte-Marie	Benj. H. Robichaud	5 juill. 1886	400 00
Cap Sharpe	Freeman Yorke	30 juin 1902	800 00
Canning River (intérieur)	Fred Clarke	29 avril 1902	110 00
" (extérieur)	Fred W. Bishop	29 " 1904	130 00
Caribou Island	D. Falconer	20 déc. 1902	385 00
Carter Island	Robert McDonald	4 janv. 1886	325 00
Caveau Point, alignement.	Germain Chiasson	20 août 1897	180 00
Charlo Cove, phare, F. et B	Stephen C. Richard	4 nov. 1901	180 00
Chebucto Head, phare et signal de brume	Capt. Richard Holland	1er oct. 1906	960 00
Chester, Est, Ironbound	Uriah Young	15 fév. 1884	485 00
Chéticamp	Marcelin Muise	27 nov. 1896	360 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Chéticamp, alignement	Philip Burgeois	23 mai 1898	180 00
Church Point	J. H. Saulnier	8 août 1878	200 00
Clarke Cove, alignement	Roderick McDonald	2 avril 1904	130 00
Coffins Island	James E. Wentzell	2 juin 1909	380 00
Cold Spring Head	Willard Vanemburg	6 oct. 1909	150 00
Cole Harbour	Wm. M. Munro	23 avril 1907	75 00
Cole Harbour, alignement	Geo. C. Jamieson	21 oct. 1898	180 00
Country Harbour	Henry Burke	11 juin 1902	460 00
Cranberry Island, feu et signal de brume	James P. Hanlon	10 avril 1905	960 00
Crichton Head	H. H. Crichton	6 mai 1874	240 00
Cross Island, feu et signal de brume	W. H. Wynacht	13 avril 1893	960 00
Croucher Island	Geo. Croucher	31 jan. 1883	360 00
Crotch	C. J. O. Hanley	6 mai 1906	200 00
Dartmouth	Wm. Patterson	3 juin 1903	130 00
Devil Island, alignement	W. G. Fulker	3 mai 1886	510 00
Dimock Point	Windsor E. Lt. & Power Co.	....	130 00
Digby Pier, mât	Edwin Beaman	29 mai 1897	100 00
Dog Island	Simon Joyce	4 juillet 1884	180 00
Dover Harbour	Edward Morash	1er oct. 1906	240 00
Duffus Point, (intérieur)	Alex. Fraser	13 jan. 1903	130 00
" (extérieur)	M. McLean	13 " 1903	125 00
Economy, mât	Ingersoll L. McLellan	16 mai 1899	65 00
Egg Island	Howe H. Stoddard	23 mars 1909	475 00
Eddy Point	Edward Mundell	28 juillet 1903	485 00
Flat Point, feu et signal de brume	Thos. O'Neil	2 mai 1904	500 00
" "	C. N. Peters	— mars 1910	460 00
Flint Island, feu et signal de brume	Michael Brean	20 août 1904	460 00
Fourche Head, feu	Geo. Hardy	16 juin 1909	120 00
Fort Point	J. E. Misener	16 juin 1896	205 00
Freestone Islet	Michael Sampson	11 " 1907	180 00
Fisherman Harbour	Théodore Beiswanger	8 déc. 1905	180 00
Gabarouse	Jas. McDonald	22 nov. 1890	195 00
Gilbert Point	Jos. W. Melanson	18 août 1894	300 00
George Island, feu et cloche de brume	Robt. Ross	18 jan. 1876	325 00
Gillis Point	Hector McLean (fils de M.)	18 déc. 1897	180 00
Glasgow Point	Abram Clory	25 juillet 1894	180 00
Grande Dique	D. A. Kaulback	17 fév. 1908	60 00
Grand Etang	Sévérin B. LeBlanc	25 mars 1905	80 00
Grand Passage, Briar Island	Chas. Buckman	7 jan. 1901	325 00
Grand Bras d'Or, alignement, int.	Alex. Fraser	13 mai 1903	130 00
" "	B. Malcolm McLean	13 " 1903	125 00
Green Cove	A. J. Sallow	28 déc. 1900	205 00
Granville Centre	Henry Rooney	24 fév. 1904	95 00
Green Island (Arichat)	Wm. A. Duann	12 mai 1903	530 00
Green Island (Mahone Bay)	M. B. Pearl	1er sept. 1908	510 00
Gull Rock	L. D. Orchard	1er jan. 1877	485 00
Guion Island	James W. Hardy	30 " 1903	510 00
Glace Bay, alignement, int	Michael McNeil	19 nov. 1907	95 00
" " ext	Angus McFarlane	19 " 1907	95 00
Guysboro	Moses C. Scott	19 avril 1884	300 00
Havre aux Bouches	Capt. Patrick Webb	19 fév. 1896	300 00
Herring Cove	Wm. Brackett	28 août 1897	130 00
Henry Island	D. A. McLennan	1er " 1907	460 00
Highland Village	W. A. Hennessy	6 mai 1905	65 00
Hobson Island	John D. Smeltzer	10 avril 1900	360 00
Horton Bluff	Mme S. M. Rathburn	3 sept. 1879	300 00
Hubbard Cove	Albert S. Coolin	31 oct. 1903	300 00
Harbour Island	Chas. G. Hodgson	16 juin 1908	345 00
Indian Harbour	Henry Boutilier	6 " 1901	180 00
Ingonish Island	Robt. F. Warren	17 sept. 1903	400 00
" Harbour	Geo. A. Hines	17 avril 1909	150 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Isaacs Harbour	Ira L. Griffin	28 avril 1894	265 00
Isle au Haute	Percy E. Morris	2 août 1904	530 00
Iona	F. X. S. McNeil	16 nov. 1901	130 00
Jeddore Rock	John W. Mitchell	29 sept. 1882	460 00
Jeddore Harbour, alignement	Jeremiah Harpell, jne	21 janv. 1901	240 00
Jerome Point	Kenneth McAskill	30 juillet 1901	325 00
Jerseyman Island	Alphonse Thériault	1er " 1905	385 00
Jordan Pier	John Frederick	19 déc. 1906	130 00
Kidston Island	Donald McRae	17 mai 1892	240 00
Kingsport	C. H. Huntley	30 juin 1890	110 00
Ketch Harbour	Chas. Martin	19 mai 1905	100 00
L'Ardoise, alignement	M. J. Sampson	6 juin 1909	50 00
" "	Thos. Brymer	6 " 1909	50 00
Lahave	W. H. Palmer	22 mai 1878	265 00
Lingan Head	John Walsh	4 juillet 1904	240 00
Liscomb	James S. Hemlow	2 janv. 1908	385 00
Little Dyke	S. Stewart	1er mai 1906	65 00
Little Hope	Capt. Almon Doggett	22 oct. 1901	745 00
Little Loraine, havre de	Patrick Gallant	19 janv. 1900	120 00
Little Narrows	Alex. W. Ross	23 mai 1902	150 00
Liverpool, patte d'oie et pont	Town of Liverpool		30 00
Louisbourg	Philip Price	8 nov. 1897	350 00
Louisbourg, havre de, alignement	Thomas Connington	6 oct. 1897	240 00
Louisbourg, signal de brume	D. A. Campbell	20 mars 1902	920 00
Low Point, signal de brume	Thos. O'Neil	2 mai 1904	500 00
Mabou (extérieur)	E. Doyle	14 juin 1897	80 00
" (intérieur)	Roderick McLean	7 déc. 1906	70 00
Mainadieu	John Pope	11 sept. 1902	385 00
Maitland, quai	Harold Mckenzie		50 00
Margaree	John A. McRae	28 fév. 1907	460 00
Margaree, havre (intérieur)	Miles A. Dunn	8 juin 1901	70 00
" " (extérieur)	R. McLellan	12 mai 1903	70 00
Margaretville	Capt. W. W. Gaucher	12 mars 1909	180 00
Mary Joseph	John Baker	22 " 1909	365 00
Marjories Island	Michall McDonald	22 sept. 1909	100 00
Masstown, mât	G. W. Vance	29 juin 1898	60 00
Maugers Beach, phare et avant-feu	Wm. Iceton, sr	6 juillet 1903	800 00
Meteghan River	L. C. Comeau	12 oct. 1875	130 00
Mitcheners Point	William Currie	15 juin 1908	180 00
Medway Head	Wm. Atkins	22 nov. 1909	248 00
Moser Island	Samuel Moser	6 nov. 1885	385 00
Mullin's Point	James Mullins	8 juin 1892	240 00
Munro Point	Malcolm Buchanan	25 oct. 1905	150 00
McKenzies Point	Donald McAulay	24 août 1909	150 00
Musquodoboit Harbour, alignement 'ar.'	Arch. M. Kent	29 avril 1904	110 00
	Fred. Kent, aide	11 mars 1908	50 00
" " " 'av.'	Jeremiah Kent	29 avril 1904	130 00
McNeil's Beach	Lauchlin McNeil	6 août 1884	80 00
McMillans Point	John B. Chisholm	2 déc. 1905	205 00
McNab's Island	Mathew Lynch	23 juin 1905	360 00
Naastown	C. W. Vance	29 " 1898	65 00
North East Harbour, alignement	Levi Perry	17 juin 1899	250 00
Negro Island	Byron Nickerson	26 juillet 1897	385 00
Neil Harbour	A. A. Buchanan	14 août 1899	180 00
North Canso	Robie McKay	4 fév. 1882	360 00
Noël	Geo. C. Davidson	25 avril 1906	125 00
Ouitique Island	Fred. A. Burke	16 fév. 1907	425 00
Parker Cove	Thomas Milner	1er août 1909	100 00
Page Island	Alfred M. Powell	5 déc. 1905	265 00
Parrsboro'	William Pettis	6 " 1888	425 00
Pease Island	Thos. Baker	19 mai 1879	425 00
Peggy Point	Sydney H. Garrison	22 déc. 1902	400 00
Pennant	P. A. Gray	30 juin 1903	130 00

DOC. PARLEMENTAIRE No 21

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Petite de Grat	E. Landry	23 fév. 1897	240 00
Pictou Bar	Wm. Munro	22 nov. 1890	460 00
Pictou, douane	Chas. Bone	14 juin 1907	100 00
Pictou, Ile de, extrémité est	Andrew McFarlane	8 " 1892	460 00
Pictou, Ile de, jetée, extrémité ouest	Chas. D. Patterson	29 mars 1905	460 00
"	Hugh McLean	24 juin 1905	100 00
Pictou, havre de, alignement	David Lowden	12 juill. 1897	225 00
Piper Cove	John C. McNeil	18 déc. 1897	150 00
Pointe Aconi	John Charles Bonner	6 nov. 1903	240 00
Point Edward, avant-feu	J. B. Rudderham	15 janv. 1905	300 00
" arrière-feu	A. J. Lewis	22 mai 1905	180 00
Pointe Prim, feu et signal de brume, Digby	W. E. Ellis	8 mars 1875	960 00
Pointe Tupper	Duncan Gillis	1er avril 1906	360 00
Pomquet, île	M. Murphy	18 déc. 1890	400 00
Porter Point	F. W. Bishop	29 avril 1904	130 00
Port-au-Pique	Sam Creelman	2 mai 1901	65 00
Port-Bickerton	Theodore O'Hara	26 janv. 1901	205 00
Port-Félix	W. C. Boudrot	16 juill. 1902	300 00
Port-George	Geo. M. Foster	19 nov. 1897	130 00
Port-Greville, alignement	Ernest A. Hatfield	29 juin 1908	240 00
Pope Harbour	Jas. Bollong	6 août 1877	360 00
Port-Hood	J. Allan McDonald	10 mai 1890	300 00
Port-Hubert	Watson Burgess	26 juill. 1892	180 00
Port-Mouton	J. Oscar Campbell	29 avril 1898	385 00
Port-Maitland	A. J. Sallows	28 déc. 1900	205 00
Port-Medway	Wm. P. Atkins	22 nov. 1909	240 00
Port-Medway, havre	Samuel T. Foster	17 fév. 1899	100 00
Port-Lorne	George D. Corbett	31 mai 1904	300 00
Port-Wade	Chas. Slocum	.. fév. 1909	50 00
Poulamon	Bartholomew Boudrot	7 déc. 1904	265 00
Pubnico	Geo. D. Amero	6 fév. 1893	370 00
Pugwash	Murdock McLeod	10 déc. 1897	360 00
Queensport	W. E. Ehler	13 août 1906	385 00
Quaker Islands	Edward Fader	9 fév. 1910	*360 00
Red Island	John P. Campbell	30 nov. 1901	130 00
Redman Head	John Croft	 1908	150 00
*Sable, Ile de, station de sauvetage	R. J. Boutillier, surint	13 nov. 1884	700 00
Ste-Anne, havre	Alex. Nicholson	5 juin 1905	180 00
†St-Paul, Ile	John M. Campbell, surint.	21 sept. 1908	700 00
St-Esprit	Alex. W. Finlayson	12 avril 1905	510 00
St-Paul, Ile, Pointe ouest	Archur Buchanan	11 sept. 1910	400 00
St-Paul, Ile, signal de brume	M. J. McLeod	10 juill. 1906	500 00
St-Paul, Ile, Pointe N.-E	Wm. Giles	25 oct. 1907	400 00
Salter's Head	Caleb Smith	21 juin 1888	80 00
Sambro, phare et signal de brume	Alfred Gilkie	8 janv. 1867	800 00
Sambro, havre, phare	John H. Findlay	7 déc. 1899	130 00
Sambro, île intérieure, feu	Ephraim Smith	3 janv. 1900	130 00
Scattarie, feu et signal de brume	John T. Martell	30 juill. 1897	1,200 00
Seal Island, " "	John Crowell	14 oct. 1899	960 00
Seal Island, mât	Simon Joyce	4 juill. 1884	180 00
Shafners Point	Jacob V. Roblee	29 mai 1897	180 00
Sheet Rock	Samuel Kenny	2 juin 1909	475 00
Sheet Harbour Passage	James Wambolt	11 mai 1887	75 00
Sand Spit (Shelburne Harbour)	Jas. G. Stephens	11 mars 1903	325 00
Ship Harbour	Howard Palmer	6 fév. 1906	325 00
Shule Harbour	Cap. Clifford Patterson	26 oct. 1905	200 00
Sissiboo	Jas. Amiroult	11 juill. 1899	240 00
Spencers Island	Baxter McLellan	21 " 1904	130 00
Spencers Point	R. A. Spencer	1er avril 1870	130 00
Steven Point, alignement	Hugh Clark	31 mars 1909	100 00

* Avec pension pour lui, sa famille et ses aides, et allocation pour salaires du personnel.
† Avec 5 chaloupiers à $32 par mois. ** $25 en plus pour sonner de la trompette.

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Stoddart Island	Ephraim Larkin	18 mars 1806	265 00
Sydney Bar	George Nunn	20 juin 1872	345 00
Sydney Range, av	J. B. Rudderham	15 janv. 1905	300 00
" ar	B. A. J. Lewis	22 mai 1905	180 00
Terrence Bay	Samuel P. Slaunwhite	13 oct. 1903	130 00
Three Top Island	W. L. Munroe	28 " 1879	300 00
Tor Bay	Jas. M. Webber	10 mai 1898	360 00
Troop Point	Ralph Troop	23 janv. 1906	130 00
Tusket River	Severin Leblanc	28 juill. 1899	300 00
Victoria Beach	James Hinds	7 mars 1901	130 00
Wallace Harbour	George Boyle	13 juill. 1903	180 00
Walton Harbour	Lewis E. Burgess	13 " 1903	180 00
Wedge Island	Wm. R. Church	27 mars 1907	535 00
West Head Sable Island Cape	Wm. B. Smith, jeune	12 avril 1890	240 00
West Ironbound Island	Howard M. Wolf	22 juin 1895	360 00
West Arichat, alignement, avant-feu	Michael Gerrior	1er sept. 1904	100 00
" " arrière-feu	Edward Delory	1er " 1904	100 00
Westhaver Island	Alfred Strum	25 " 1888	240 00
Westport	E. W. Suthern	12 avril 1890	425 00
Whitehead	Capt. Jas. Wells	20 oct. 1897	555 00
Whycocomah	Murdock Matheson	11 sept. 1884	80 00
Woods Harbour	Jas. E. Goodwin	27 août 1900	265 00
Wolfville	J. L. Franklin	4 avril 1902	130 00
Wolf Point	Howard Palmer	14 oct. 1899	250 00
Yarmouth Harbour, balise	C. J. O'Hanly	6 mai 1905	200 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
Andersons Hollow, phare	Aaron B. Copp	30 mars 1903	155 00
Beaver Harbour	J. Melvin Eldridge	2 mai 1904	325 00
Balise, port de Saint-Jean	A. F. Shepherd		*380 00
Bliss Island	James H. McLeod	17 oct. 1900	485 00
Bathurst	Geo. C. Sutherland	20 mars 1882	240 00
Belyeas Point	Mrs. Westfield Day	21 nov. 1906	100 00
Baie du Vin	John McLeod	1er janv. 1910	180 00
Bouctouche, balise	H. B. Robicheaud	21 juin 1884	180 00
" barre	Jadus P. Cormier	26 juill. 1902	240 00
Big Duck Island, signal de brume	Rupert Burnham	25 juin 1906	700 00
Bridge Point, phare	Harry Upton	14 mars 1910	80 00
Belle-Ile (Hatfields Landing)	Thos. W. Spragg	27 juin 1903	100 00
Bellony Point	Edward H. Egan	17 mai 1902	150 00
Black Lands Gully	Urbain Daigle	28 " 1903	130 00
Cap Enragé, signal de brume et feu	James G. Barbour	11 " 1888	800 00
Cap Jourimain	A. J. P. Bent	26 janv. 1901	360 00
Cap Tormentine	J. R. Barry	26 mars 1906	150 00
Caraquet	G. Laintaigne	16 juin 1888	240 00
" phare d'en bas	Frederic F. Doucet, jeune	14 oct. 1903	75 00
" " "	Patrice L. Légère	14 " 1903	75 00
Coxs Point	Alexander McBain	26 mai 1898	100 00
Cassies Point	Placide Legere	2 juin 1909	*240 00
Cap Spencer, alarme	John E. Collins	22 nov. 1909	1,000 00
Cherry Island	Harry Chaffey	14 oct. 1903	180 00
Cocagne, alignement	Dominique Gognen	14 " 1907	200 00
Church Point (Bouctouche)	D. O. Maillett	7 juill. 1883	180 00
Dalhousie Harbour	James Arseneau	18 juin 1894	130 00
Dipper Harbour	Fenwick Belmore	12 mars 1895	155 00
Douglas Island et P.W. Montgomery's Isld.	Henry McNeil	1er janv. 1880	300 00
East Hd. Musquash	Chas. P. Hamm	14 " 1879	385 00
Escuminac, alarme et feu	Kenneth R. McLennan	7 mars 1892	920 00

* $25 en plus pour sonner de la trompette.

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Fox Island, en haut, feu	Seymour Williston	4 juin 1902	300 00
" en bas, "	George Mills	23 " 1897	240 00
Fanjoy's Point	William Fanjoy	15 déc. 1897	100 00
Flewelling's Wharf	Mary Flewelling	12 avril 1890	100 00
Fort Monckton	W. A. Casey	1er janv. 1909	85 00
Fort Folly	Amos. P. Belliveau	23 juin 1903	265 00
Gagetown	Fraser Fox	22 avril 1904	100 00
Grindstone Island, alarme	James R. Russell	13 janv. 1899	800 00
Gannet Rock, alarme	Coleman Dalzell	1er juillet 1904	1,150 00
Green Head	Thos. E. Looney	14 " 1886	200 00
Grant Beach	W. A. Davidson	3 avril 1909	120 00
Gull Cove	Lewis Frankland	14 nov. 1902	100 00
Goose Lake	John D. Brune	11 mai 1888	300 00
Grand Harbour	Lloyd C. Dakin	2 " 1904	485 00
Grand Manan, signal de brume	George T. Tatton	16 oct. 1866	800 00
Gray's Landing	B. F. McCutcheon	6 mars 1907	80 00
Head Harbour, phare et signal de brume	Chas. D. Hyliard	29 juin 1904	865 00
Héron, île au	John A. D. Robertson	1er avril 1902	240 00
Hendry's Point, Washademoak, phare	Miss A. M. Hendry	15 mars 1899	100 00
Hay Island	Joseph Allain	21 mai 1895	180 00
Harpers Point	Lawrence Blakley	9 sept. 1887	95 00
Hampstead	Edgar B. Palmer	6 nov. 1900	100 00
Jemseg	Geo. F. Nevers	24 " 1884	100 00
Kouchibouguac	Henry Gagnon	26 juin 1908	180 00
Letete, signal de brume, feu	Sydney Dines	27 mars 1907	640 00
Miramichi, phare flottant	Capt. Robt. McLean	12 avril 1902	800 00
Little Belledune (Miscou Gully)	J. A. Roberty	21 fév. 1905	300 00
Little Shippegan	Robt. McConnell, jne	9 sept. 1887	130 00
Long Point Bellisle, phare	James A. Bates	1er juin 1907	100 00
Machias Seal Island, feu et signal de brume	W. L. Harvey	8 juillet 1904	1,200 00
McFarlane Point	Alex. McFarlane	9 déc. 1909	60 00
Midgic Bluff, phare	Arthur Henderson	4 oct. 1894	200 00
Miscou	Joseph L. Robichaud	11 nov. 1902	800 00
Musquash	R. P. McDonald	28 janv. 1901	130 00
Middle Island	Michael Murray	10 avril 1902	240 00
Mark Point	Wm. Maloney	7 nov. 1903	150 00
McMann Point	Harvey R. McMann	2 janv. 1901	100 00
McFarlane Point	Alex. McFarlane	3 déc. 1909	60 00
Mulholland Point	Alvin Parker	13 juin 1901	200 00
Neguac	John Robinson	30 " 1896	240 00
Neguac, alignement	Chas. McIntosh	10 déc. 1892	130 00
Negro Head, cloche sous-marine	Alfred Splane	26 oct. 1905	250 00
Negrotown Point	E. Ross	5 mars 1878	460 00
Newcastle	Blackstock Matheson	18 avril 1898	100 00
Oak Point, rivière Saint-Jean, phare	Mme Bessie May Francombe	20 déc. 1907	95 00
Oromocto, batture, feu	Sadie Brennan	1er janv. 1910	100 00
Oak Point (Miramichi), feu	John Bowie	2 juin 1906	130 00
Partridge Island, feu et signal de brume	Hugh Andrews	1er mai 1906	1,200 00
Pokemouche, phare	Michael Hayden	17 oct. 1888	300 00
Portage, île du, phare	Peter Morrison, jne	17 mai 1892	325 00
Pte Lepreaux	Robert L. Belding	30 juin 1905	450 00
Pte Lepreaux, signal de brume	Frank Frauley	30 " 1905	900 00
Pea Point, phare	Elias C. Dickson	16 nov. 1898	325 00
Passamaquoddy, baie, phare ouest	Joseph Kilpatrick	3 fév. 1898	485 00
" " " est	Theobald Rooney	1er janv. 1896	425 00
Preston's Beach	Stanislaus Preston	11 juillet 1889	150 00
Petit Rocher	J. B. Boudreau	26 fév. 1896	180 00
Peck Point, feu et signal de brume	Edwin Lockhart	20 oct. 1903	510 00
Poquesuide, phare	Octave Hachey	12 juillet 1881	265 00
Palmer's Point	Robert E. Pickett	11 mai 1897	100 00
Pointe Brûlée	Frank Gould	13 janv. 1899	85 00
Pointe du Chêne	Thomas Harts	17 fév. 1905	100 00
Perry's Point	John Carney	25 sept. 1900	100 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire
			$ c.
Quaco	Charles Brown	25 nov. 1884	400 00
" brise-lames	Fred M. Cochran	25 mars 1892	155 00
" signal de brume	L. B. Bradshaw	2 août 1887	400 00
Robertson's Point	Chas. W. Robertson	30 juin 1897	100 00
Richibouctou	Peter F. Richard	30 mai 1895	240 00
" balise	Jude Robichaud	16 juin 1902	200 00
" barre	Joseph F. Richard	16 " 1902	180 00
** " nord, balise	Fredk. McNeil	3 mai 1909	120 00
Reid's Point	Whitney Lamb	1er avril 1909	80 00
Quai de ch. de fer, Moffat's Ledge	Geo. Cumming	1er janv. 1880	130 00
Sapin, Pointe au	Victor Daigle	28 mai 1903	65 00
South Tracadie	Wm. C. Ferguson	23 mars 1898	180 00
Swallow Tail	Geo. Y. Dalzell	18 " 1893	485 00
St-Andrew's-	W. J. Pendlebury	10 avril 1889	320 00
St. Louis Gully	Honoré H. Chiasson	16 juillet 1909	100 00
St-Jean, havre, feu et cloche d'alarme	Andrew Shepherd	9 déc. 1909	405 00
Spruce Point	Bertie G. Hannah	15 sept. 1892	150 00
Sand Point	Richard Wagner	7 juin 1883	100 00
Shediac	M. Robinson	29 déc. 1873	300 00
Southern Wolf	Ethelbert Wright	6 mars 1906	555 00
Shippigan	Adélard Savoie	2 avril 1906	350 00
Shippigan Gully, feux d'alignement	John de Grace	4 juin 1889	180 00
Sheldrake Island	John A. Morrison	3 janv. 1910	240 00
South West Head	Clyde S. Ingersoll	10 juillet 1907	555 00
Stonehaven	Mme Elizabeth Scott	8 " 1904	130 00
The Cedars	Forrest Williams	11 mai 1897	100 00
Tracadie	Fabien D. Basque	20 août 1904	300 00
Tiner's Point, signal de brume	Alfred Splane	21 " 1905	800 00
Wilmot's Bluff	J. H. True	12 sept. 1899	100 00
Ward's Point	Edward Lockhart		†510 00

† $250 station sous-marine.

AGENCE DE QUÉBEC.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire
Algernon, rocher	George Leclerc	30 juillet 1901	700 00
Amherst, île	William Cormier	26 avril 1871	400 00
Anse à l'Eau	Auguste Gingras	1er " 1909	65 00
Anse St-Jean	F. Lavoie	13 mars 1889	65 00
Anticosti, pointe sud	Z. Lemieux	10 juillet 1900	700 00
" pointe S.-O	Alfred Malouin	1er " 1877	875 00
Bagot Bluff, Anticosti	Emile Laprise	18 avril 1903	960 00
Barachois de Malbaie	X. Lemieux	6 mars 1903*	80 00
Bellechasse	Joseph Bilodeau	15 juin 1903	400 00
Belleisle, pointe S.-O	Jean L. Thibodeau	25 oct. 1907	1,600 00
" pointe N.-E	Paul Thomas	8 juillet 1904	1,350 00
Bersimis "R"	Henri Granier	8 août 1903	130 00
Bicquette	Louis Pinault	6 oct. 1900	800 00
Rochers aux Oiseaux	Wilfred Bourque	15 nov. 1905	1,350 00
Pôts à l'Eau-de-vie	Alphonse Richard	7 oct. 1878	460 00
Brion, île	Procule Chevrier	23 juin 1905	460 00
Bonaventure, riv., quai	Alexis Bourque	25 fév. 1909	50 00
Cap à l'Aigle	Lumière électrique		
Cap à l'Anguille	Alfred Patry	9 oct. 1908	1,200 00
Cap aux Corbeaux	Edouard Codé	26 " 1905	80 00
Cap aux Oies	Cap. Thos. Tremblay	1er mai 1888*	300 00
Cape Bauld	Edmond Fontaine	1er sept. 1905	1,000 00
Cap Chatte	Luc Côté	26 juillet 1901	700 00
Cap Chatte, alignement	Urbain Chrétien	7 " 1909	80 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

QUÉBEC—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Cap Dogs	Ludger Bergeron	11 sept. 1909	680 00
" d'Espoir	Charles Bourget	1er nov. 1897*	460 00
" Gaspé	Frs. Le Huquet	22 oct. 1896	700 00
" Madeleine "B" (arrière)	J. F. Sasseville	9 juin 1886	800 00
" Norman	J. W. Campbell	12 avril 1890	920 00
" Ray	E. H. Rennie	19 oct. 1884	1,000 00
" Rosier	Eug. Costin	4 nov. 1890	960 00
" Saumon	Louis Bouchard	16 mai 1896	800 00
Carleton, quai	Francis Cullin	12 juill. 1907	75 00
" pointe	Louis Bujold	25 mai 1899*	360 00
Chicoutimi, phares de.			
Chicoutimi, quai	André Harvey	30 mai 1889	65 00
Poste St-Martin "B" (arrière)	Frs Gauthier	22 avril 1907	75 00
" "F" (avant)	Alfred Pilote	22 " 1907	75 00
Rivière du Moulin "B" (arrière)	Luce Gourdeau	1er mai 1905	75 00
" "F" (avant)	George Tremblay	1er " 1905	75 00
Rivière Caribou "B" (arrière)	H. Simard	1er mars 1905	75 00
" "F" (avant)	John Savard	1er " 1905	75 00
Rivière Valin "R" (alignement)	Gédéon Lavoie	7 juin 1909	60 00
" "F" (avant)	Maximin Lavoie	Eté 1893	60 00
Savard Valin "R" (alignement)	Dorilas Savard	18 juill. 1904	130 00
Chlorydorme "R" (alignement)	Magloire Coulombe	15 oct. 1904	130 00
Ile aux Grues	Désiré Vézina	25 avril 1904	360 00
Domaine "B" (arrière)	Xavier Emond	30 mai 1908	80 00
" "F" (avant)	Edouard Guérard	30 " 1908	80 00
Duthies, pointe	B. V. Willett	16 oct. 1903	95 00
Eboulements	Wilfred Bouchard	25 avril 1906	65 00
Ile aux Œufs	Tancrède Pelletier	1er juill. 1901	530 00
Ile de l'Entrée	George F. Cullins	30 " 1901	300 00
Etang du Nord	N. Arsenault	21 " 1891*	400 00
Escoumains "R" (alignement)	Saguenay Lumber Co.	10 sept. 1906	150 00
Pointe de la Renommée	James Ascah	2 " 1880	1,200 00
Pointe au Père	J. McWilliams	20 mai 1893	1,200 00
Ile aux Fleurs	Joseph Lavallée	12 avril 1905	700 00
Rivière au Renard "R" (alignement)	André Samuel	15 oct. 1904	130 00
Gascons, quai des	John Mourant	8 juin 1906	75 00
Gaspé, Bassin de	William Lindsay	14 " 1900	65 00
Godbout	N. A. Comeau	31 mars 1910	80 00
Grande Entrée	André Turbide	6 avril 1907	75 00
Grande Ile Kamouraska	Arthur Levesque	9 fév. 1901	460 00
Grande Rivière	William Bisson	22 oct. 1896	*150 00
Grand Rivière, quai	J. B. Couture	.. mai 1903	65 00
Grande Vallée, alignement	A. Fournier	15 oct. 1904	130 00
Ile Verte	R. W. Lindsay	28 sept. 1888	700 00
Greenly Island	Napoléon Côté	12 oct. 1903	1,200 00
Griffons, anse aux "R" (alignement)	H. Boulet	29 juin 1908	130 00
Grosse Roche	Nazaire Morin	25 " 1906	500 00
Heath Point	Christopher Huber	27 juill. 1907	800 00
Hospital Rock	Victor Lavoie	1er avril 1909	240 00
Ile au Bélier	Wm. Gaudreault	30 oct. 1901	150 00
Ile aux Coudres	Eusèbe Boudreault	20 avril 1906	65 00
Ile Bonaventure	J. B. Bujold	5 mai 1909	50 00
Petit Métis	Elisée Caron	29 " 1909	380 00
Magpie "R" (alignement)	Albert Dupuis	14 sept. 1907	130 00
Pointe au Maquereau	A. Bertrand	21 déc. 1877	*360 00
Matane	Joseph Banville	1er fév. 1897	385 00
Montée du Lac "R" (alignement)	W. Labranche	2 mai 1905	460 00
Mont Louis "R" (alignement)	Louis Létourneau	22 " 1906	130 00
Saint-Thomas de Montmagny	Cap. H. Boulanger	13 avril 1878	100 00
Malbaie	Lumière électrique	31 déc. 1907	....
Natashquan	Elie Landry	28 juill. 1906	250 00
New-Carlisle, quai	John Chisholm	.. janv. 1909	55 00

* $25 en plus pour sonner de la trompette.

Liste des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

QUÉBEC—*Fin.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Newport	Salomon Grenier	3 juin 1897	*150 00
New Richmond, quai	William Campbell	17 fév. 1910	50 00
Pointe au Chêne, Ristigouche, "R" (alignem.)	Thomas Harper, jeune	1er janv. 1907	100 00
Alignement de l'Ile d'Orléans—			
Ange-Gardien "B" (arrière)	Olivier Paré	16 nov. 1902	80 00
" "F" (avant)	Jean Gagné	28 sept. 1909	60 00
Sainte-Famille "B" (arrière)	Alphonse Pâquet	19 oct. 1885	75 00
" "F" (avant)	Alfred Poulin	26 " 1896	85 00
Saint-Pierre "B" (arrière)	Jacques Roberge	16 mai 1908	80 00
" "F" (avant)	Olivier Vézina	28 oct. 1897	80 00
Paspébiac	John Loisel	27 août 1899	*180 00
Percé, Laurier, quai	Florian Bourget	18 mars 1893	*180 00
"	Emice Bourget		50 00
Perroquet, Ile	Placide Vigneau	19 sept. 1892	675 00
Pèlerins	H. Morin	29 avril 1898	400 00
Plateau	Jean Thomas St-Croix	11 sept. 1909	*380 00
Pointe Amour	Thomas Wyatt	18 oct. 1889	1,200 00
Pointe à Basile "B" (arrière)	Antonio Demers	22 juill. 1904	150 00
" "F" (avant)	Elzéar Douville	6 fév. 1904	150 00
Pointe à la Garde, phare flottant	Chas Brown	26 juin 1904	385 00
" aux Esquimaux, "R" (alignement)	J. F. Boudreault	29 oct. 1907	130 00
" aux Orignaux	Dominique Levesque	5 " 1903	360 00
" Bleue	Armand Tessier	9 juin 1904	65 00
" des Monts	Victor Fafard	1er août 1899	700 00
" Echouerie ou Bonaventine	Pitre Bourdage	25 juill. 1903	225 00
" Noire "R" (alignement)	J. E. Boulianne	18 janv. 1904	240 00
" Riche	N. Breton	16 mai 1896	530 00
Port-Daniel	F. X. Langlois	22 fév. 1907	*80 00
" ouest	Arthur Horrie	1er janv. 1907	130 00
Portneuf-en-bas, "R" (alignement)	Pierre Poitras	16 oct. 1904	130 00
" " "	Edmond Tremblay	7 mai 1903	360 00
Québec, port	Commission du port de Québec		60 00
Rouge, Ilet	P. T. Fraser	28 avril 1894	540 00
Rimouski, quai	Ubalde Lavoie	22 mai 1906	65 00
Rivière à Martin	August Leclerc	3 sept. 1902	960 00
" à la Pipe	Alex. Morin	3 oct. 1901	80 00
Rivière du Loup	F. E. Gilbert	2 juill. 1897	80 00
Roberval	Cie d'Eclair. élect. de Roberval	28 juin 1898	100 00
Sand Beach Point	Thomas Kennedy	9 août 1904	†460 00
Sainte-Anne "B" (arrière)	Alphonse Poulin	26 oct. 1898	80 00
" "F" (avant)	César Dufour	1909	80 00
Saint-Alphonse	Pitre Tremblay	19 juin 1895	65 00
Saint-Antoine	Léonidas Fréchette	4 mars 1902	100 00
"	François Doré	14 avril 1903	130 00
Saint-Charles de Capelan	Frank Dion	10 mai 1909	50 00
Saint-Godfroi, quai	Jacques Grenier	3 " 1909	50 00
Sainte-Anne des Monts "R" (alignement)	X. Lafrançois	15 oct. 1904	130 00
Sainte-Croix	Willie A. Thurber	18 mars 1901	180 00
" "R" "F" (alignement, avant)	Veuve D. Racette	.. déc. 1900	80 00
" "B" (arrière)	D. Croteau	28 mars 1901	80 00
Saint-François, "B" (arrière)	Louis Marceau	1er avril 1884	95 00
" "F" (avant)	Jos. Lepage, jeune	20 " 1876	80 00
Saint-Irénée	Lumière électrique		
Saint-Jean, I.O	Théophile Pouliot	21 juin 1909	240 00
Sainte-Félicité, signal de brume	François Bélanger	14 janv. 1905	640 00
Pointe Saint-Pancras	Pamphile Gravel	21 avril 1910	240 00
Saint-Siméon, quai	Henri Savard	25 oct. 1906	65 00
Saint-Laurent, I.O	Joachim Godbout	15 avril 1904	300 00
Sainte-Pétronille	Nap. Ferland	3 sept. 1904	250 00
Sept-Iles	Horace Desmeules	20 mai 1898	800 00
Trois-Pistoles, quai	Cyrice LeBel	25 oct. 1907	125 00
Jetée de la Traverse d'en haut	Alfred Fournier	14 avril 1900	800 00

* $25 en plus pour sonner de la trompette.

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

MONTRÉAL.

Poste.	Nom dn gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ cts.
Argenteuil, baie	Pierre Giroux		80 00
Iles des Cendres et du Sang, alignement	Jas. A. McGee	26 mai 1903	240 00
Barre à Boulard, "F" (avant)	Nap. Daigle	26 " 1904	240 00
" "B" (arrière)	Philéas Abel	23 juin 1903	95 00
Batiscan, "F" (avant)	Arcade La Haie	26 mai 1909	120 00
" "B" (arrière)	Joseph L. Brunel	27 avril 1905	100 00
Becancour, "F" (avant)	Omar Gingras	24 oct. 1905	180 00
" "B" (arrière)	A. Tourigny	24 " 1905	130 00
Beauharnois	Alphonse Daoust	14 avril 1903	260 00
Bellerive, parc	Chas. Roy	5 août 1904	200 00
Boucherville	Hiliodore Carrière	26 " 1903	100 00
Cap Charles, "B" (arrière)	Amédée Baron	26 juin 1901	100 00
" " "F" (avant)	Alcide Boisvert	26 " 1901	100 00
Cap Madeleine, "F" (avant)	Moïse Hébert	11 mai 1888	100 00
" " "B" (arrière)	G. Vaillancourt	1er oct. 1906	130 00
" " (aligne. d'en haut) "F" (avant)	Pierre Toupin	26 avril 1905	100 00
" " " " bas) "B" (arrière)	Elzéar Beaumier	1er oct. 1905	130 00
" " village, "R" (alignement)	Earnest Lacourse	13 mars 1906	200 00
Caron, pointe	Honoré Sauvé	1er mai 1889	80 00
Champlain, "B" (arrière)	Louis Bertrand	12 sept. 1902	130 00
" "F" (avant)	Philippe L. Carignan	1er oct. 1902	100 00
Chambly, Bassin, "R" (alignement)	Jos. de Senneville	26 mai 1907	150 00
" Canton, "R" (alignement)	Joseph Savage	10 " 1907	150 00
Contrecœur, route, "B" (arrière)	Norbet Duval	22 avril 1904	130 00
" " "F" (avant)	Jos. Arpin	12 sept. 1902	100 00
Contrecœur, Traverse, "B" (arrière)	Alfred Lacroix	26 juil. 1904	130 00
" " "F" (avant)	Joseph Alcidas Lacroix	14 avril 1904	100 00
" Verchères "B" (arrière)	Earnest Guyon	11 nov. 1904	150 00
" " "F" (avant)	Honoré Tétrault	11 " 1904	150 00
Dorval et Pointe Claire	Benj. Gloude	1er août 1907	400 00
Gallia, baie (alignement d'en haut)	Elzéar Cantara	3 mai 1904	350 00
" " bas)	Louis Péloquin	8 juin 1906	350 00
Guard Pier (jetée de protection)	Benj. Rodier	10 sept. 1907	500 00
Gentilly, "B" (arrière)	Delphis Mailhot	2 avril 1907	150 00
" "F" (avant)	Alphonse Lebleu	6 " 1907	250 00
Graham, Ont., "F" (avant)	Wm. Graham	19 déc. 1904	75 00
" " "B" (arrière)	Xavier Sicard	29 avril 1905	75 00
Green Shoal	Albert Laberge	20 mai 1902	200 00
Grondines, "B" (arrière)	Jos. Sauvageau	20 juin 1904	130 00
" "F" (avant)	Eugène Mayrand	20 " 1904	180 00
" Pointe, "B" (arrière)	Emile Houde	20 " 1904	130 00
" " "F" (avant)	Achile Sauvageau	20 " 1904	300 00
Hochelaga, "R" (alignement)	Alphonse Chartier	5 août 1904	200 00
Ile à la Bague	Louis Dupuis	14 avril 1903	180 00
Ile à l'Aigle, ar., "R" (alignement)	Ens. Savarie	1er mai 1903	130 00
" "F" (avant)	F. X. Lapointe	1er " 1903	130 00
Ile du Pads, "R" (alignement)	Zotique Courchêne	8 août 1907	300 00
Ile des Barques	Omer Salvail	6 mai 1897	300 00
Ile de Grâce, "B" (arrière)	Louis Letendre	1er " 1906	130 00
" " " "F" (avant)	Edouard Paul	7 sept. 1871	240 00
" du Maine, "B" (arrière)	Paul Mongeau	27 déc. 1906	150 00
" " " "F" (avant)	Etienne Provençal	27 déc. 1906	130 00
" au Raisin, "R" (alignement)	Louis Boucher	13 avril 1898	300 00
" Bouchard, "B" (arrière)	Alphonse Chicoine, jne	16 juin 1903	100 00
" " "F" (avant)	Ivon Laporte	21 avril 1902	150 00
" Deslauriers, "F" (avant)	Nap. Langevin	18 déc. 1906	150 00
" " "B" (arrière)	Ph. Choquet	13 mars 1908	100 00
" Ronde	Herman Charland	1er août 1907	500 00
" Perrot	Andrew McNab	20 mai 1905	130 00
" Sainte-Thérèse (alignement d'en haut)	Sam Reeves	12 oct. 1870	300 00
" " " bas)	Joseph Malo	1er fév. 1897	130 00
Jones Island	Joseph Charlebois	22 avril 1909	80 00
Lacolle	W. G. Whitman	18 jan. 1904	150 00
L'Anglais, pointe	Antoine Langlois	11 juil. 1888	150 00

Liste des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

AGENCE DE MONTRÉAL—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Lac Memphremagog :—			
Black Point	J. H. Peters	1er juin 1881	65 00
Lead Mines	W. Wheeler	1er " 1881	65 00
Molson Island	Miss E. G. Molson	.. mai 1878	85 00
Georgeville	C. E. Martel	19 " 1891	65 00
Wadleigh Point	J. A. Patterson	1er juin 1891	65 00
Witch Rock	D. E. Peters	1er " 1891	150 00
Lachine et alignement	Thomas Léger	5 jan. 1905	500 00
Longue Pointe et Trav., alignement	James Fletcher	16 mai 1904	150 00
L'Orignal, Ont.	Grégoire Séguin	8 " 1894	130 00
Louisville "R" (alignement)	Onésime Plante	23 juin 1907	150 00
Lac Saint-Pierre, "R" (alignement)	Désiré Laflèche	12 avril 1887	530 00
" " "R" "	Hector Fiset	22 " 1875	530 00
Lavaltrie "R" alignement	Eloi Lacombe	2 juin 1909	240 00
Lac Saint-Pierre, phare flottant n° 3	J. B. Weaner	9 mai 1904	510 00
L'îlet Richelieu	Jos. Auger	20 jan. 1905	150 00
Lotbinière "B" (arrière-feu)	George Beaudet	4 " 1883	100 00
" "F" (avant-feu)	Mme L. Beaudet	3 sept. 1903	100 00
McTavish, pointe	J. Campbell	18 nov. 1896	130 00
Nicolet, rivière, "B" (arrière)	Edmond Héroux	5 déc. 1906	130 00
" " "F" (avant)	Didier Héroux	5 " 1906	225 00
North ½ Way Pt. "R" alignement	Joseph Lord	5 mai 1903	180 00
Oka	Mme H. Lacroix	10 nov. 1898	150 00
Papineauville	Joseph Chabot	17 juin 1897	125 00
Petite Trav. Contrecœur "B" (arrière)	Joseph St. Laurent	1er avril 1909	100 00
" " "B" "	Louis Caisse	22 " 1904	100 00
Platon, alignement	Chas Beaudet	24 août 1894	150 00
Pointe à Cadieux	Simon Poirier	4 mai 1904	180 00
Pointe aux Anglais	Lucas H. Masson	10 juil. 1907	240 00
Pointe aux Citrouilles	Wm. Brunnelle	26 mai 1908	180 00
Pointe du Lac	Sylva Paquin	2 " 1900	130 00
Portneuf, alignement	Josephine Rodrique	— déc. 1900	300 00
Port Saint-François	Frs Manseau		300 00
Repentigny "B" (arrière)	L. L. Rivet	28 avril 1894	95 00
" "F" (avant)	J. B. Lachapelle	1er fév. 1861	95 00
Rigaud	Cap. A. Malette	27 oct. 1907	150 00
Rivière Saint-François	Philéas Desmarais	2 juil. 1897	150 00
Sainte-Anne de Sorel "F" (avant)	Pierre Cournoyer	28 mars 1906	130 00
" " "B" (arrière)	Frs Lanciault	28 " 1906	100 00
Sainte-Anne de Bellevue	J. L. Stoker	20 mai 1902	150 00
Sainte-Anne, écluse	F. H. Demers	17 " 1907	90 00
Sainte-Emélie "B" (arrière)	Emery Filteau	16 mars 1905	100 00
Sainte-Emélie "F" (avant)	A. Laliberté	24 sept. 1888	100 00
Saint-Jean, jetée	Ernest Menard	1er avril 1909	160 00
Saint-Ours, Trav. "F" (avant)	J. B. Laporte	26 " 1904	150 00
" " "B" (arrière)	Anathase Gaudette	— oct. 1908	110 00
Saint-Pierre les Becquets	M.O.Tousignant	26 mai 1901	80 00
Sainte-Placide	Philibert Lefebvre	1er oct. 1909	150 00
Sainte-Valentine, alignement	Alfred Martin	30 juin 1909	120 00
Sorel, port	Cie de Nav. R. et O.	6 sept. 1854	85 00
Trois-Rivières	J. W. Luckerhoff	9 " 1908	......
Champlain, en haut, "B" (arrière)	Louis Pothier	1er avril 1906	130 00
" " "F" (avant)	Jos. Massicotte	1er " 1906	100 00
Varennes	Azarie Geoffrion	— mai 1903	80 00
Verchères, Trav. "B" (arrière)	Philéas Charbonneau	31 avril 1902	80 00
" " "F" (avant)	F. X. Chicoine	21 " 1902	100 00
" village "B" (arrière)	Félix Bousquet	21 " 1902	80 00
" " "F" (avant)	Jos. Guyon	21 " 1903	100 00
Chenal	Moïse Beauchamp	20 nov. 1906	130 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Allumette, ile des	John Cox, jr.	22 juin 1887	130 00
" lac des	John T. Manders	7 août 1907	130 00
Arnprior-Island	William Kilroy	1er oct. 1905	180 00
Aylmer-Island	Francis Boucher	3 mai 1907	180 00
Bamford-Island	Robert Bamford	21 juin 1888	325 00
Barriefield-Common 'R', alignement	William Murray	17 mai 1900	180 00
Baskin-Wharf	Silas Sullivan	22 déc. 1896	150 00
Battle-Island	C. S. McKay	27 août 1877	555 00
Belleville	J. C. Weir	4 avril 1901	240 00
Bishops-Bay	John S. Sutherland	3 sept. 1909	150 00
Blind-River, alignement	W. H. McGauley	28 avril 1908	60 00
Bois-Blanc	Agnes Hackett	22 juin 1901	460 00
Boyd-Island	Mme Elizabeth Martin	6 jan. 1905	300 00
Brébeuf	William J. Baxter	23 mai 1885	400 00
Brighton	H. V. Simpson	" " 1888	540 00
Bronte	Chas. Osborne	20 oct. 1906	250 00
Bruce-Mines	Wm. Fleming	31 mars 1909	50 00
Buckoms-Point	Godfrey Ouellet	23 fév. 1884	200 00
Burlington-Beach	Thomas Lundy	2 mai 1905	485 00
Byng-Inlet	Louis Lamondin	20 juil. 1901	425 00
Cabot-Head	Charles Webster	10 mai 1898	920 00
Campbell-Island	Robert Wilson	8 jan. 1905	180 00
Cape-Robert	N. Matheson	13 nov. 1902	360 00
Cape-Croker	R. Chapman	2 oct. 1896	1,050 00
Caribou-Island	Antoine Boucher	3 mai, 1907	1,200 00
Cecebe-Lake	John Schade	29 août 1906	250 00
Centre-Brother-Island	D. Wemp	9 jan. 1901	240 00
Chantry-Island	Malcolm McIver	1er avr. 1907	530 00
Chenal-Ecarté	Peter Willis	3 déc. 1908	100 00
Cherry-Island	I. S. Johnson	5 nov. 1883	300 00
Christian-Island	Allan Collins	25 mars 1881	485 00
Clapperton-Island	Henry F. Baker	2 déc. 1895	385 00
Cobourg	Robert Gorden	16 mai 1883	240 00
Colchester-Reef	John Manson	1er " 1888	850 00
Coal-Shoal	R. P. Boyd	9 avr. 1884	300 00
Collingwood	Jas. W. Lunan	2 jan. 1904	425 00
Coppermine-Point	Frank E. Roussain	1er avr. 1909	140 00
Corbay-Point	Joseph Daviau	27 mai 1890	385 00
Corunna	W. J. Scott	23 avr. 1901	150 00
Coteau-Landing	Thos. Filiatreault	27 mai 1890	150 00
Coulonge-Lake	Evang. Bertrand	2 avr. 1892	130 00
Cove-Island	Kenneth McLeod	19 juin 1903	920 00
Darlington	Port Darling Har. Co	1886	100 00
Deep-River-Island	Jos. Beauchamp	1908	130 00
Deseronto	Rathbun Lumber Co	14 oct. 1884	200 00
Eddy, quai, alignement	Eddy Bros.	1er " 1905	60 00
False-Ducks	Darland Dulmage	19 mai 1903	800 00
Ferris Island	J. Morriseau	24 mars 1898	240 00
Flowerpot Island	D. Smith	6 oct. 1909	450 00
Fort-William, Ottawa, en haut	Jas. McCool, sr.	23 mai 1887	90 00
Fox-Island	John Prosser	14 sept. 1896	250 00
Frenchmans-Bay	Wm. O'Brien	14 avr. 1904	150 00
French-River	Mrs. E. B. Borron	20 jan. 1903	555 00
Gananoque-Narrows et Jackstraw-Shoal	Mrs. Manly Cross	2 jan. 1908	550 00
Gargantua	Louis Miron	26 oct. 1899	485 00
Giants-Tomb	A. H. Griffith	17 sept. 1898	300 00
Gibraltar-Point	P. J. McSherry	2 mai 1905	400 00
Gimli	E. G. Thompson	21 jan. 1910	50 00
Goderich	Robert Campbell	9 juin 1886	460 00
" balise	"	9 " 1886	50 00
Gore-Bay	Angus Matheson	10 juil. 1903	385 00
Gravenhurst-Narrows	Isaac Barnes	20 mars 1906	130 00

Liste des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO—*Suite.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Great-Duck-Island	John Purvis	9 mai 1898	920 00
Grenadier-Island	Delbert Root	20 " 1902	195 00
Griffith-Island	W. S. Boyd	14 " 1889	485 00
Hamilton-Island	René Casgrain	6 avril 1906	300 00
Hope-Island	Charles Vallée	20 " 1899	450 00
do	Peter Leblanc	12 mars 1909	510 00
Jackfish-Bay	Ben. Almos	1er oct. 1907	55 00
Kagawong	W. M. Boyd	13 avril 1893	80 00
Kaministikwa	John Armstrong	28 " 1894	300 00
Killarney	Frank Roque	28 fév. 1905	400 00
Kincardine	Thos. McGaw, jr	13 juin 1889	460 00
Kingsville	W. H. Black	27 juillet 1902	180 00
Knapp-Point	J. J. Brophy	9 mai 1905	205 00
Knights-Point	William Shannon	27 sept. 1866	460 00
Lamb-Island	Andrew Alexander	26 avril 1897	555 00
Lancaster-Bar	J. J. Munroe	8 juin 1892	425 00
Leamington	F. H. C. Conover	28 avril 1883	180 00
Lime-Kiln Crossing	Stephen Pettypiece	11 mai 1888	350 00
Lions-Head	Charles Knapp	28 oct. 1903	75 00
Little-Current	David Boyter	22 avril 1903	360 00
Lonely-Island	Jean Haitse	11 mai 1885	725 00
Long-Point, ext. est	S. B. Cook	9 juin 1897	800 00
" " ouest	F. E. Mason	3 " 1901	460 00
Lower-Narrows	J. B. Leblanc	4 janv. 1904	130 00
Lyal-Island	John McKay	27 oct. 1884	530 00
Manitowaning	John Gourley, jr	2 juillet 1900	150 00
Meaford	Samuel Dutcher	7 mai 1877	205 00
Michipicoten-Harbour	W. T. Richardson	27 sept. 1900	285 00
Michipicoten-Island	Hyacinthe Daviau	1er juillet 1881	460 00
Middle-Island	John L. Lidwell	10 " 1889	400 00
Midland, alignement	Nap. Somers	19 juin 1900	240 00
Mississagi-Strait	J. H. Ball	7 mai 1900	920 00
Mississagi-Island	L. D. McDonald	16 " 1896	460 00
Mohawk-Island	R. O. Smithers	31 mars 1896	460 00
Morris-Island	W. E. Rowan	16 fév. 1910	150 00
McKies-Point	Dosithée Daoust	21 sept. 1893	180 00
McKays-Island	Jos. Harvey	10 juillet 1907	300 00
McQuestion-Point	Elizabeth McLeod	22 fév, 1901	130 00
Narrow-Island	A. B. Boyter	3 janv. 1898	325 00
Niagara-on-the-Lake, signal de brume	Fred Masters	12 nov. 1904	460 00
" "	Robert J. Allan		180 00
Nigger-Island	Carson Jeffrey	28 avril 1904	240 00
Nine-Mile-Point	Stannes Veech	7 mars 1894	800 00
Nottawasaga-Island	J. F. Burmister	2 mai 1904	555 00
Oakville-Pier	Maurice Felan	28 avril 1894	180 00
Otter-Head	Robert McMenemy	17 nov. 1903	485 00
Owen-Sound	Archibald McLean	23 déc. 1897	240 00
Pelee-Passage-Middle-ground	Louis Langlois	23 fév. 1903	650 50
"	E. J. Goulin	2 août 1904	550 00
"	F. Malott	11 nov. 1902	500 00
Peninsula-Harbour	D. B. Hawkins	31 août 1891	555 00
Peter-Rock	James Roddick	7 sept. 1907	530 00
Pie-Island	James Forbes	1er avril 1908	325 00
Pigeon-Island	J. H. Davis	16 mai 1896	425 00
Pointe-au-Baril	Ole Hanson	10 juillet 1907	360 00
Pointe aux-Pins	Alexander McKinnon	16 mai 1904	400 00
Point-Clark	M. McDonald	8 janv. 1897	460 00
Point-Edward	Louis Knauff	23 mai 1908	180 00
Point-Peter	G. J. Scott	6 juin 1901	800 00
Point-Pleasant	Frank Connor	13 oct. 1898	360 00
Point-Porphyry, signal de brume	Joseph Bousquet	11 août 1908	600 00
Point-Porphyry	Andrew Dick	10 " 1880	450 00
Port-Arthur	J. C. Banks	25 avril 1908	280 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

DIVISION D'ONTARIO—*Fin.*

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Port-Burwell	John Sutherland	18 juin 1891	425 00
" alignement inter	"		50 00
Port-Colborne	D. H. A. Fortier	11 avril 1865	550 00
Port-Colborne, signal de brume	Hugh Clarke, jr	30 mai 1904	960 00
Port-Credit	John Miller	16 déc. 1897	180 00
Port-Dalhousie	Bernard McGrath	2 oct. 1907	360 00
Port-Dover	Silas L. Butler	15 juillet 1897	360 00
Port-Elgin	R. M. Lowry	4 mars 1896	130 00
Port-Maitland	Mrs. Jas. Grant	29 juin 1907	385 00
Port-Stanley	John L. Oliver	16 déc. 1907	360 00
Presqu'Ile	Hugh H. McKenzie	7 mai 1907	205 00
Presqu'Isle-Main	Hugh E. Smith	29 avril 1898	400 00
Presqu'Ile-Main, signal de boume	W. B. Ainsworth	12 oct. 1907	600 00
Providence-Bay	John B. Sinclair	6 mars 1906	325 00
Rains-Wharf	W. W. Rains	août 1892	75 00
Rainy-River	Patrick O'Connor	23 juin 1904	300 00
Red-Rock	Adam Brown	2 " 1909	475 00
Richards-Landing	R. Armstrong	fév. 1902	65 00
Rondeau	W. R. Fellows	18 déc. 1888	425 00
Rosseau	J. G. Dixon	4 juillet 1890	130 00
Sailors-Encampment	A. M. Rains	1er août 1892	130 00
Salmon-Point	Anson Shortt	13 oct. 1909	300 00
Sand-Point	Peter McLean	1er mai 1909	50 00
Saugeen	Angus McAulay	23 août 1909	120 00
Scotch-Bonnet	Cyrus R. Spencer	7 avril 1903	425 00
Shaguiandah	Wm. Stevens	11 janv. 1909	100 00
Shoal-Island	John L. McCluskie	11 sept. 1909	265 00
Silver-Islet	Capt. J. Cross	18 mai 1905	130 00
Slate-Island	A. B. Sutherland	21 juillet 1908	510 00
Snake-Island	John Whitmarsh	18 " 1900	375 00
Southampton	James Brown	29 juin 1904	180 00
South-Baymouth	John A. Ritchie	10 sept. 1903	150 00
South-Bay-Point	Marellus Vorce	21 nov. 1902	240 00
South-E.-Bay	Thomas Darling	31 janv. 1891	95 00
South-River	Fredk. Beackler	2 juillet 1903	130 00
Squaw-Island	Neil McDougall	25 avril 1901	240 00
St-Anicet-Bar	Donald McKillop	8 juin 1892	300 00
Stagg-Island	Thos. M. Cowan		180 00
Stokes Bay	Alexander Smith	14 mai 1908	240 00
Strawberry-Island	William McKenzie	4 " 1893	385 00
Strawbury-Island	C. Thompson		50 00
Strippling-Point	David Humes	27 août 1902	240 00
Sulphur-Island	J. J. King	15 mai 1905	360 00
Supple-Point	G. J. Kelly	11 oct. 1909	100 00
Success-Island	Temiskaming Navigation Co.		
Telegraph-Island	Geo. A. Rowe	25 oct. 1895	240 00
Thames-River	H. J. Cartier	18 " 1884	425 00
Thessalon	James Harvey	28 nov. 1897	385 00
Thornbury	Robert Lowe	12 avril 1887	100 00
Thunder-Cape	William Craig	17 mai 1892	920 00
Tobermory	Archibald Currie	12 oct. 1903	250 00
Thomahawk-Island	Thomas Sweeney	19 sept. 1902	240 00
Toronto, jetée est	George McKelvie	13 juin 1905	960 00
Trenton	C. W. Spicer	5 mai 1909	120 00
Victoria-Island	George Cosgrave	14 nov. 1899	425 00
Warren-Landing	Hugh McDonald	20 août 1905	4 0 00
Welcome-Island	Adolphe Perras	10 mai 1906	800 00
Western-Islands	T. J. Richardson	27 juin 1901	960 00
West-Sister-Rock	John Thibault	7 déc. 1905	425 00
Whisky-Island et Penetanguishene	Christopher Columbus	18 mars 1893	400 00
Whitby	Port Whitby Hbr. Co. Ltd.	1er mai 1905	100 00
Wiarton	Wm. Gilbert	13 sept. 1907	75 00
Wilson-Channel	H. G. Duncan	25 août 1905	360 00
Wolf-Island	Wm. Gillespie	17 mars 1885	250 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Suite.*

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Active-Pass	H. Georgeson	21 juil. 1884	960 00
Amphitrite-Point	G. W. Grant	2 avr. 1906	270 00
Berens-Island	S. G. Harrison	4 nov. 1897	397 50
Brockton-Point	W. D. Jones	20 août 1890	397 50
Brotchie-Ledge	Thos. Sparks	1er jan. 1903	120 00
Bare-Point	J. Crozier	12 juin 1897	225 00
Ballenas-Island	M. Brown	3 oct. 1901	960 00
Birnie-Island	C. Rudge	2 mai 1905	270 00
Balfour	J. W. Gallup	1er jan. 1900	150 00
Cape-Beale	W. L. Thompson	16 sept. 1908	1,380 00
Carmanah-Point	W. P. Daikin	4 nov. 1890	1,440 00
Cape-Mudge	J. Davidson	27 juin 1898	450 00
Coffin-Island	Pas de gardien		
Crofton-Light	R. Allan	31 mai 1907	195 00
Discovery-Island	M. A. Croft	1er avr. 1902	960 00
Dryad-Point	C. Carpenter	7 nov. 1899	397 50
Dock-Island	Hugh Moore	15 mai 1903	270 00
Danger-Reef	R. Harrap	15 avr. 1903	150 00
Denman-Island	J. A. McMillan	15 août 1906	450 00
Entrance-Island	M. G. Clark	26 nov. 1897	1,200 00
Egg-Island	Jas. Forsythe	10 juil. 1909	1,200 00
Estevan-Point	J. P. Jensen	.. avril 1907	1,450 00
Fisgard	J. Gosse	13 oct. 1909	360 00
Fiddle-Reef	D. H. McNeill	21 mars 1905	450 00
Fraser, feux de la riv., et Garry Pt	A. A. Parker	1er juil. 1907	450 00
Gallows-Point	Western Fuel Co	.. mai 1906	120 00
Green-Island	S. Baker	21 juin 1907	1,200 00
Helen-Point	Daniel Tom	2 mars 1910	120 00
Ivory-Island	F. Reuter	2 mai 1905	960 00
Kyuquot, feu	A. Ellis	21 jan. 1906	270 00
Kootenay-Landing	C. P. R. Co		120 00
Lawyer-Island	F. W. B. Elsterman	1er avr. 1905	600 00
Lennard-Island	R. Pollock	1er juil. 1908	1,550 00
Lucy-Island	A. E. Allen	12 mai 1908	510 00
Merry-Island	W. T. Franklin	8 jan. 1904	450 00
North-Arm, feux	James Quinn	1er avr. 1909	225 00
Nanaïmo, port de	H. B. Shaw	12 juin 1907	225 00
Point-Atkinson	W. Erwin	5 oct. 1880	1,300 00
Portlock-Point	W. J. Gillespie	.. nov. 1905	487 50
Prospect-Point	Jno. Grove	7 juil. 1898	397 50
Pointer-Island	Jas. Codville	26 déc. 1899	487 50
Portier-Pass	F. Allison	15 nov. 1902	500 00
Proctor	G. W. Gallup	1er jan. 1900	270 00
Pilot-Bay	E. Montreuil	17 oct. 1907	500 00
Pine-Island	A. B. Gurney	1er avr. 1907	1,440 00
Pultney Point	E. Hukkla (Temporaire)	1er fév. 1907	500 00
Pachena-Point	W. R. Pillar	5 sept. 1907	1,550 00
Quatsino-Light	N. C. Nelson	29 jan. 1907	360 00
Race-Rocks	F. Eastwood	21 " 1891	1,440 00
Saturna-Island	Jas. Georgeson	26 oct. 1889	690 00
Sand Heads, bateau-feu	M. O'Brien	1er " 1904	1,200 00
Sisters	B. Blanchard	20 fév. 1905	960 00
Sechelt	Balise à gaz (pas de gardien)		
Scarlet-Point	Wm. Hunt	24 sept. 1908	397 50
Sechart-Light	G. Strickland	27 mars 1908	195 00
Sooke, feu	A. Codtel	15 avr. 1907	150 00
Trial-Island	H. O'Kell	20 août 1906	1,200 00
Victoria, port de	Thos. Sparks	29 jan. 1903	180 00
Walker-Rock	Balise à gaz (pas de gardien)		
Yellow-Island	John Doney	1er mai 1905	765 00

LISTE des noms et postes des gardiens de phares, etc.—*Fin.*

MANITOBA.

Poste.	Nom du gardien.	Quand nommé.	Salaire.
			$ c.
Black-Bear, Ile	Wm. Hughes	12 fév. 1892	400 00
Cox, récif	Wm Doré	11 janv. 1886	100 00
George, Ile	T. Fjeldsted	6 mai 1904	180 00
Gull, havre	A. A. Tashe. McKay	30 juin 1909	340 00
Rivière Rouge, alignement	William Hughes	12 fév. 1892	400 00
Warren, débarcadère, alignement	Hugh McDonald	14 août 1907	800 00

ANNEXE N° 23.

CROISIERE DE L'*ARCTIC* DANS LES EAUX SEPTENTRIONALES EN 1908-09.

COMMISSION DELIVREE AU CAPITAINE JOSEPH ELZEAR BERNIER.

C. FITZPATRICK,
23—7—06,
Député-gouverneur général du Canada.

CANADA.

EDOUARD VII, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possession britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

Au capitaine JOSEPH ELZEAR BERNIER, de la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, dans notre Dominion du Canada,

SALUT:

Sachez qu'ayant confiance en votre loyauté, intégrité et habileté nous vous avons nommé et constitué et nous vous nommons et constituons par les présentes, vous, JOSEPH ELZEAR BERNIER, l'officier commandant le navire du gouvernement canadien l'" ARCTIC ".

Et le dit JOSEPH ELZEAR BERNIER exercera cette charge d'officier commandant du navire du gouvernement canadien l'" ARCTIC " et jouira de tous les droits, pouvoirs, autorité, privilèges, profits et émoluments qui y sont inhérents, durant bon plaisir.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres patentes et y avons fait apposer le Grand Sceau du Canada.

TEMOIN, l'honorable Charles Fitzpatrick, Suppléant de Notre Très fidèle et Très aimé Cousin le Très honorable Sir Albert Henry George, Comte Grey, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni et Baronnet, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

En Notre Hôtel du Gouvernement, dans Notre cité d'Ottawa, ce vingt-troisième jour de Juillet, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent six, et dans la sixième année de notre règne.

Par ordre,

F. COLSON,
Faisant fonction de sous-secrétaire d'Etat.

C. FITZPATRICK,
23—7—06,
Député-gouverneur général du Canada.

CANADA.

EDOUARD VII, par la grâce de Dieu, Roi du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et des possession britanniques au delà des mers, Défenseur de la Foi, Empereur des Indes.

Au capitaine JOSEPH ELZEAR BERNIER, de la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, dans notre Dominion du Canada,

SALUT:

A. POWER,
Faisant fonction de sous-ministre de la Justice,
Canada.

Sachez qu'ayant confiance en votre loyauté, intégrité et habileté nous vous avons nommé et constitué et nous vous nommons et constituons par les présentes, vous, JOSEPH ELZEAR BERNIER, un officier des pêcheries sous l'autorité de la loi des pêcheries et de toute loi la modifiant et de la loi intitulée: “Loi concernant la pêche par des vaisseaux étrangers”.

Et le dit JOSEPH ELZEAR BERNIER exercera cette charge d'officier des pêcheries et jouira de tous les pouvoirs, droits, autorité, privilèges, émoluments et avantages qui y sont inhérents, durant bon plaisir, et aura plein pouvoir et autorité d'exercer les fonctions, pouvoir et juridiction d'un juge de paix pour les fins des dites lois ou de quelqu'une de ces lois et de tous règlements établis en conséquence ou à ce sujet.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait émettre Nos présentes Lettres patentes et y avons fait apposer le Grand Sceau du Canada.

TEMOIN, l'honorable Charles Fitzpatrick, Suppléant de Notre Très fidèle et Très aimé Cousin le Très honorable Sir Albert Henry George, Comte Grey, Vicomte Howick, Baron Grey de Howick, dans le comté de Northumberland, dans la pairie du Royaume-Uni et Baronnet, Chevalier Grand-Croix de Notre Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, etc., etc., Gouverneur général du Canada.

En Notre Hôtel du Gouvernement, dans Notre cité d'Ottawa, ce vingt-troisième jour de Juillet, en l'année de Notre-Seigneur mil neuf cent six, et dans la sixième année de notre règne.

Par ordre,

F. COLSON,
Faisant fonction de sous-secrétaire d'Etat.

EQUIPAGE DE L'"ARCTIC".

Officiers.

Capitaine J. E. Bernier, commandant.
George Braithwaite, premier officier.
O. J. Morin, deuxième officier.
C. W. Green, troisième officier.
J. V. Koenig, mécanicien-chef.
Emile Bolduc, mécanicien-adjoint.
W. H. Weeks, comptable.

Le personnel scientifique.

J. Bolduc, médecin.
F. Vanasse, historiographe.
W. E. Jackson, météorologiste.
J. G. McMillan, géologue.
Frank Hennessey, aide naturaliste.

Equipage.

Gédéon Gagné, charpentier.
William Johnson, batelier.
J. Thibault, commis aux vivres-chef.
I. Bégin, cuisinier.
George Lessard, quartier-maître.
Arthur Desjardins, quartier-maître.
Napoléon Chassé, quartier-maître.
Claude Vigneau, quartier-maître.
E. Lahaye, graisseur.
A. Bourget, graisseur.
A. Robitaille, deuxième commis aux vivres.
W. Vaillancourt, deuxième cuisinier.
G. Gosselin, chauffeur.,
Jos. Leclair, chauffeur.
D. Robson, chauffeur.
Reuben Pike, garçon.
J. Goulet, garçon.
Thomas Holden, matelot de première classe.
Thomas White, mateliot de première classe.
Daniel Lane, matelot de première classe.
Swen Anderson, matelot de première classe.
William LeBel, matelot de première classe.
Alphé Bouchard, matelot de première classe.
T. W. Burk, matelot de première classe.
John Simms, matelot de première classe.
William Doyle, matelot de première classe.
Henry Wakeham, matelot de première classe.
Joseph Bodeker, matelot de première classe.
James Brace, matelot de première classe.
Louis Wistle, matelot de première classe.
P. Tremblay, matelot de première classe.

RAPPORT DU CAPITAINE J. E. BERNIER.

Ottawa, 5 avril 1910.

M. G. J. Desbarats,
Sous-Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Monsieur le sous-ministre,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du voyage du navire de l'Etat *Arctic* dans les eaux septentrionales de ce continent, avec mission de visiter les régions contiguës aux parties déjà annexées au Canada et en outre de prendre possession au nom du gouvernement britannique de toutes les régions situées à l'ouest jusqu'au 141e degré de longitude.

Je suis très heureux de pouvoir vous informer que grâce au concours précieux des officiers et de l'équipage de l'*Arctic,* j'ai pu parcourir entièrement les eaux sui-

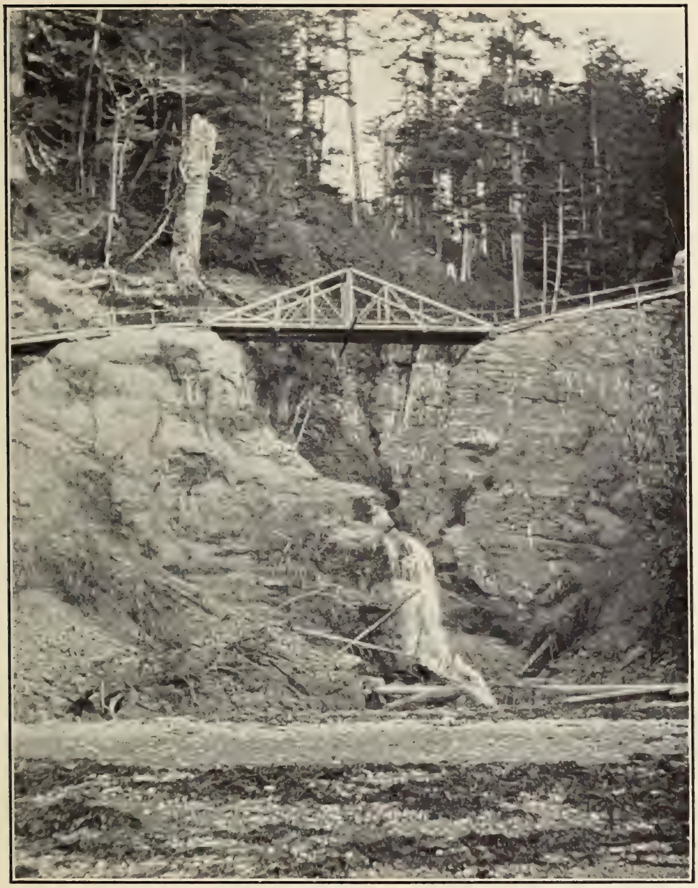
vantes: le détroit de Davies, la baie de Baffin, la baie Melville, le détroit de Smith, le détroit de Lancaster, le détroit de Barrow, le Melville-Sound et le détroit de McClure. J'ai pu aussi heureusement prendre mes quartiers d'hiver à Winter-Harbour, île Mel ville. Durant notre séjour à Winter-Harbour, deux partis d'explorateurs furent envoyés à Banksland et sur l'île Victoria afin d'annexer ces îles et de chercher où pouvaient être les cairns érigés par McClure, et où celui-ci avait déposé le journal de son expédition. Après être partis de Winter-Harbour le 12 août 1909, nous explorâmes et sondâmes le chenal Byam Martin et le chenal Austin jusqu'à Hotspur-Point où nous laissâmes les pièces racontant le récit de notre expédition. Nous longeâmes ensuite le chenal Austin, et pénétrâmes dans le détroit Barrow, le long de Lancaster-Sound, puis dans Navy-Broad-Inlet et Ponds-Inlet. Nous longeâmes ensuite, du côté de l'est, la terre de Baffin afin d'y rencontrer des baleiniers, et nous en rencontrâmes deux auxquels nous délivrâmes des permis.

De là nous passâmes dans le golfe Cumberland, et après y avoir délivré quatre permis aux stations nous nous dirigeâmes vers Cape-Haven à la recherche de l'équipage naufragé du *Snowdrop*. De Cape-Haven nous allâmes à Port-Burwell, puis, entrant dans le détroit d'Hudson, nous poussâmes jusqu'à Ashe-Inlet où nous nous construisîmes des balises. De là, nous revînmes sur nos pas jusqu'à Port-Burwell, et, longeant la côte du Labrador nous entrions peu après dans le détroit de Belle-Ile, puis nous mîmes le cap sur Québec où nous arrivâmes tous en parfaite santé le 5 octobre 1909.

J'ai préparé un rapport détaillé, comprenant aussi le rapport sur l'annexion de ces terres septentrionales. Le rapport du biologiste ainsi que ceux du météorologiste et des autres membres de l'expédition sont publiés dans le rapport de la croisière de l'*Arctic*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. E. BERNIER,
Commandant l'expédition de l'"Arctic".



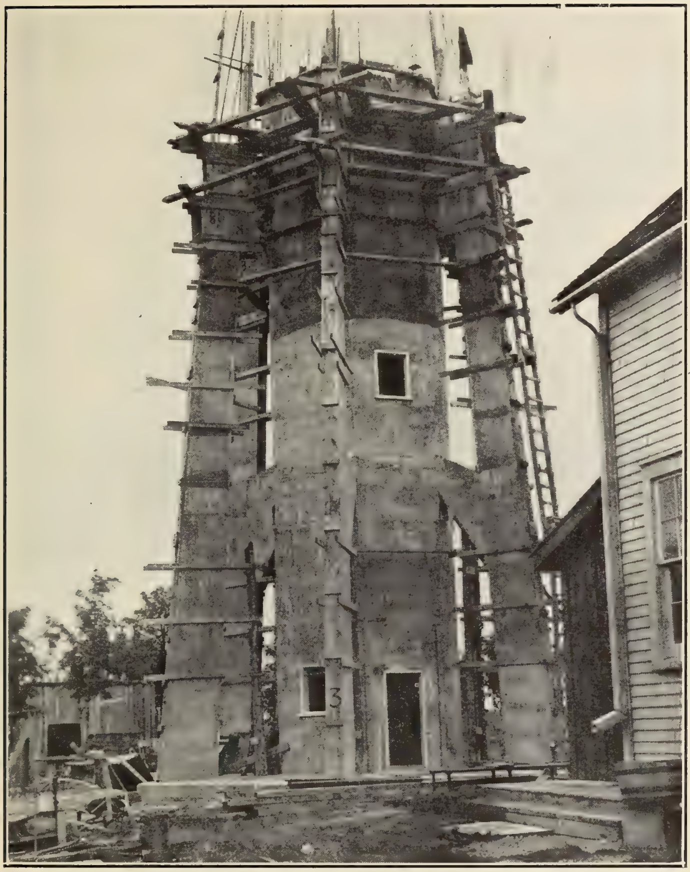
Pont du chemin de la côte ouest, à Shelter Bight, île Vancouver, conduisant à la station de sauvetage de Banfield.



Phare de face, à Batiscan, Qué.



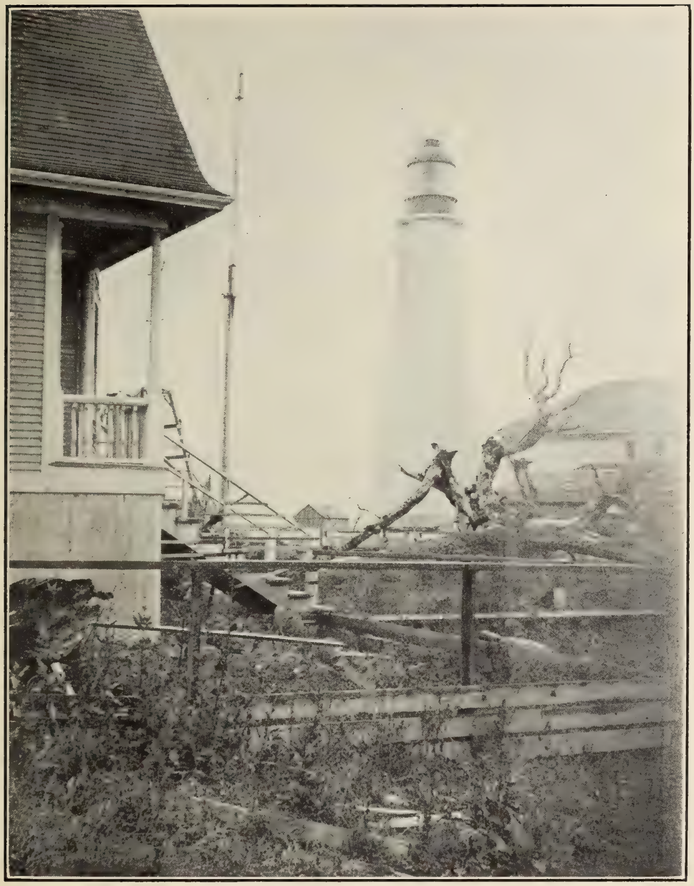
Phare de la Pointe Heath, Anticosti.



Phare en béton armé, en voie de construction sur l'île Caribou, lac Supérieur.



Phare de l'île Hope, baie Georgienne.



Phare Estevan, C.-B.



Phare Shaganash, Lac Supérieur.



Le brise-glaces "Lady Grey" se frayant un chemin à travers d'épais bancs de glaces, en mars 1910, à la courbe de la Bouée Blanche, lac Saint-Pierre.



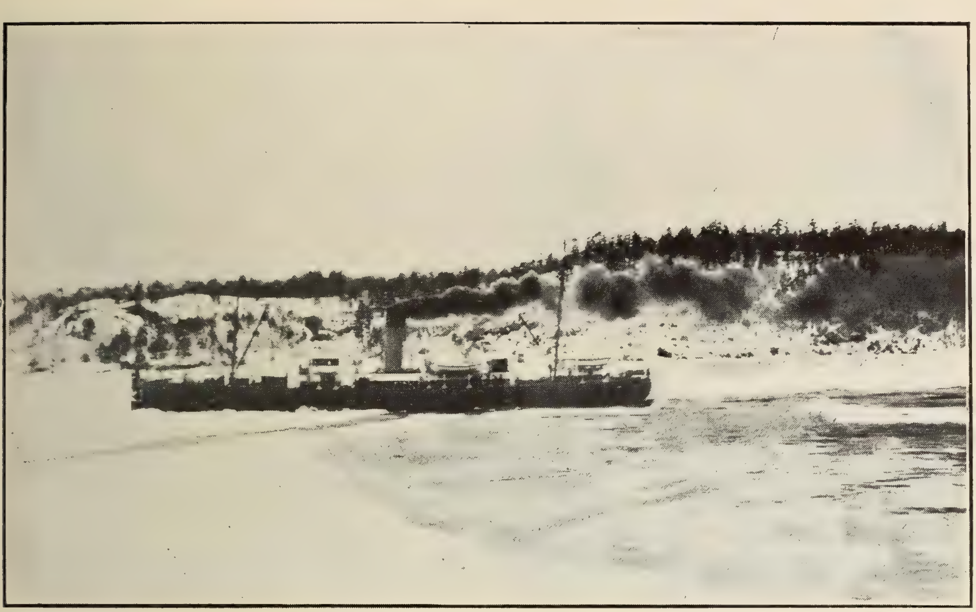
Le brise-glaces "Montcalm," dans le lac Saint-Pierre, en mars 1910.



Station de signaux et phares sur le quai de l'île-aux-Grues, en bas de Québec, et sémaphore indiquant la hauteur de de l'eau aux dragueurs.



Le brise-glaces "Lady Grey," dans le lac Saint-Pierre. en mars, 1910.



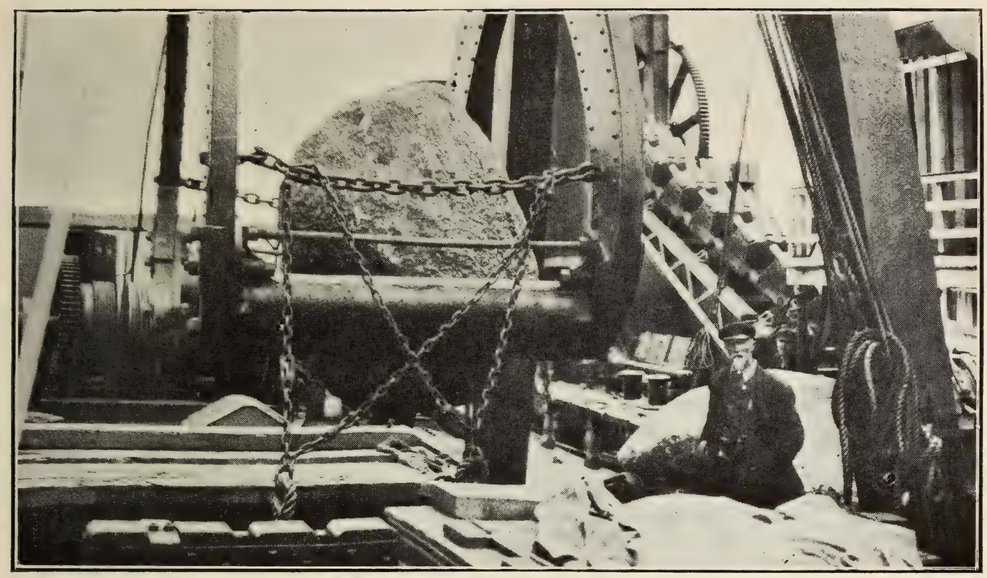
Le brise-glaces "Montcalm" pris dans les glaces, au Cap Rouge, le 15 mars 1910.



Epais bancs de glace entassés à la courbe de la Bouée Blanche, lac Saint-Pierre, en mars 1910.



Bateaux agissant de concert, pour le curage du chenal.



L'arrache-pierres n° 3, opérant au Cap-à-la-Roche.



Atelier flottant pour le service du chenal.





Mise en position de poteaux d'épinette, en hiver, montrant les limites des opérations de dragage sur le lac Saint-Pierre.



Le brise-glaces "Lady Grey,' sur le lac Saint-Pierre, en mars 1910.



Le brise-glaces "Lady Grey" se frayant un chemin à travers d'épais bancs de glaces, en mars 1910. à la courbe de la Bouée Blanche, lac Saint-Pierre.



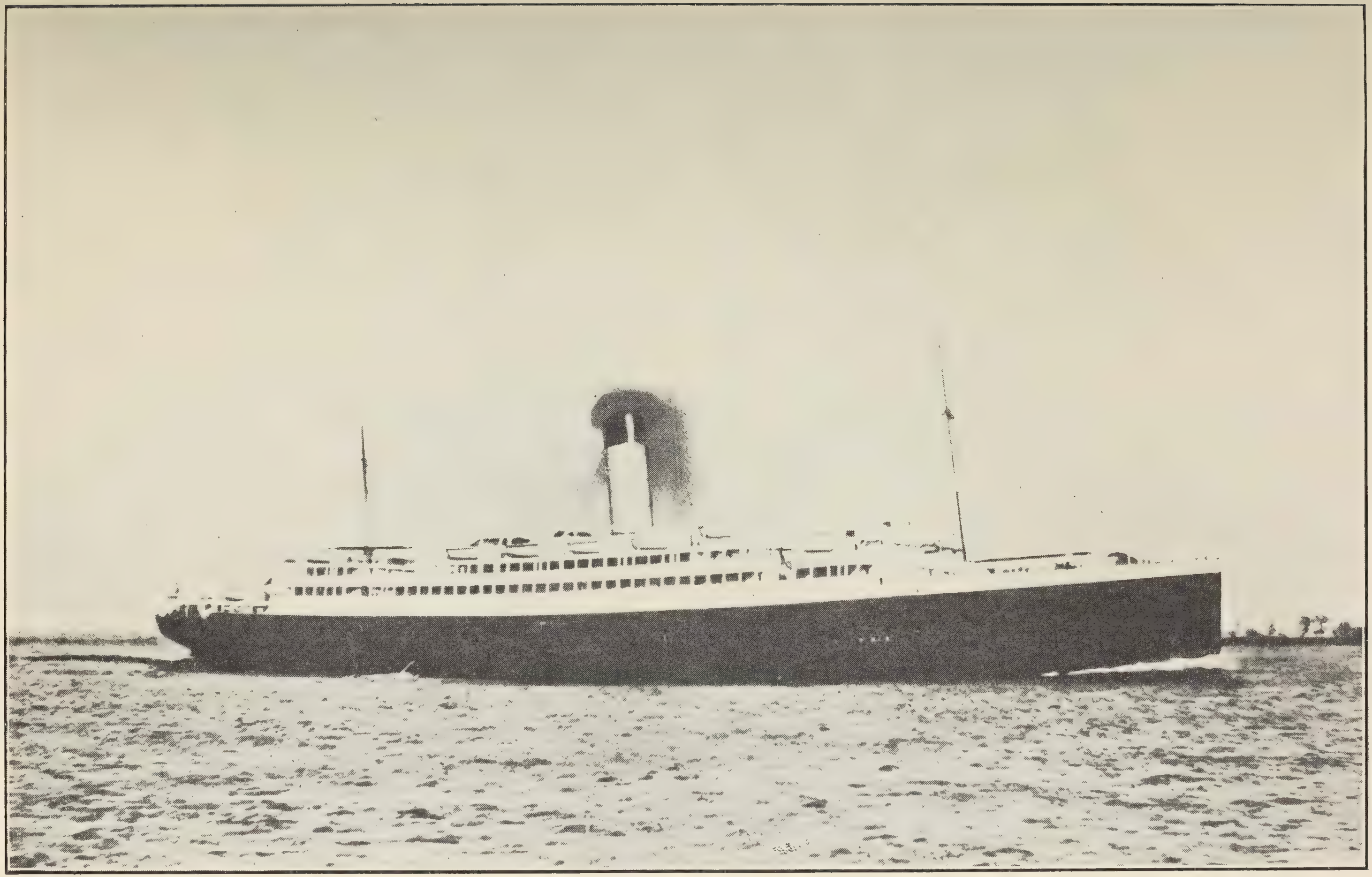
Le dragueur de mer à pompes n° 9, au travail sur le chenal Beaujeu, en bas de Québec.



Le dragueur de mer hydraulique n° 8, au travail sur la batture Saint-Thomas, en bas de Québec.



Roches schisteuses draguées par le dragueur n° 3, au Cap Charles, sans l'aide d'aucun explosif.



Le steamer "Laurentic," 15,000 tonnes, tout récemment ajouté à la flotte du Saint-Laurent, passant devant la Pointe aux Trembles (en haut).



Le dragueur hydraulique n° 8, en route pour le déchargement.



Station de signaux à Batiscan, P.Q.



Le vieux moulin à vent de Verchères, construit en 1690, et qui, après avoir été réparé, sert maintenant de station de signaux.



Steamer "Montmagny" attaché au service de l'Etat.



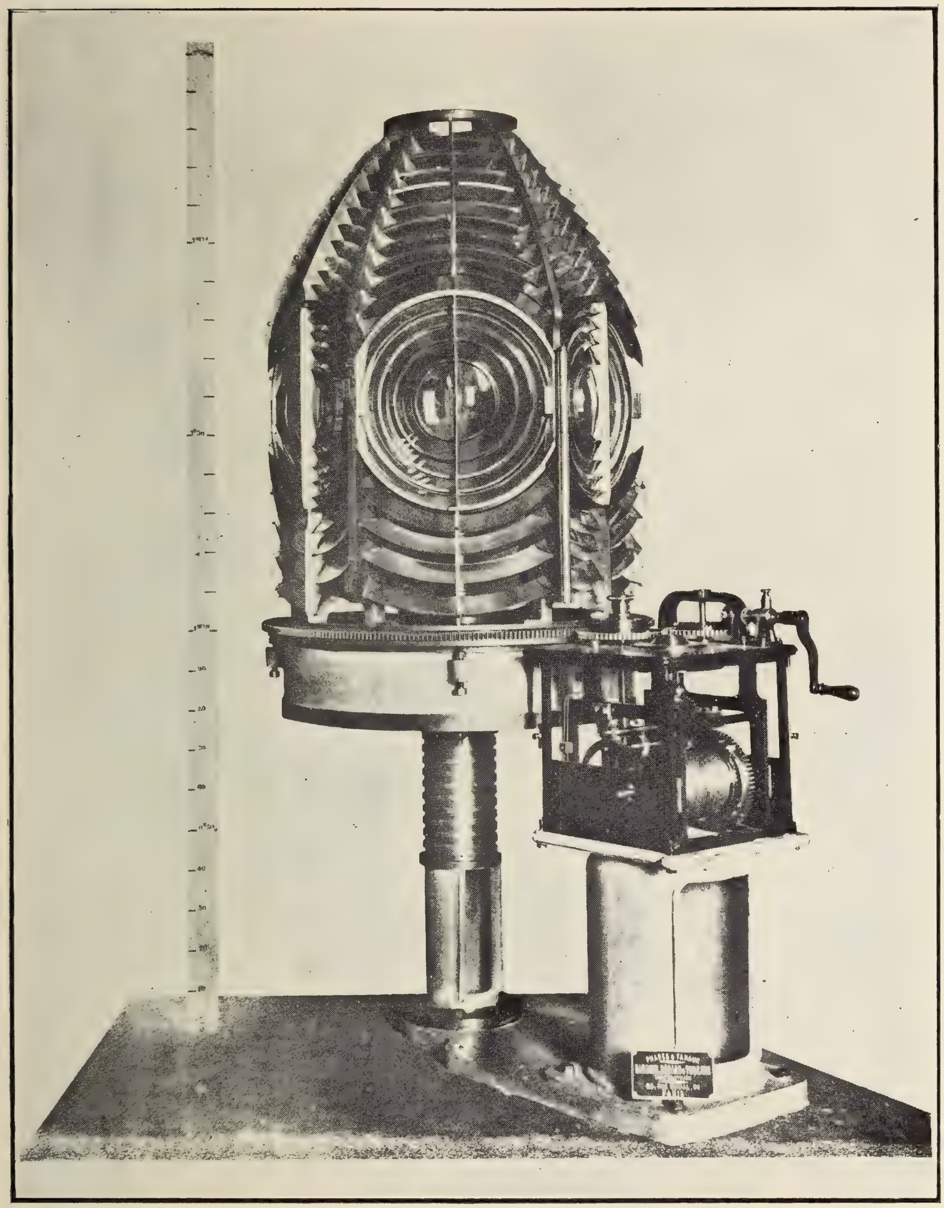
Le remorqueur "Contrecœur".



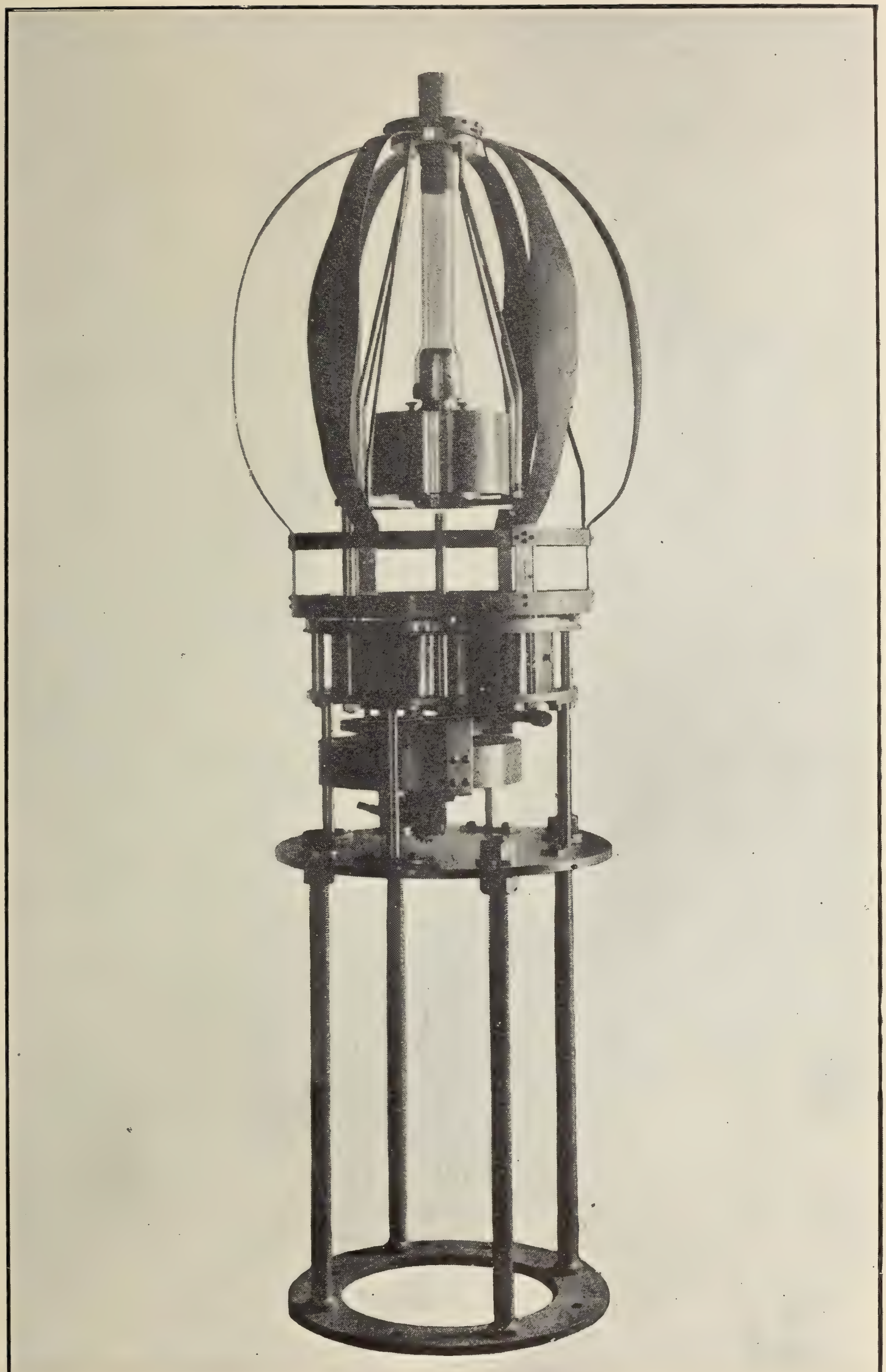
Le dragueur nº 10, à Sorel.



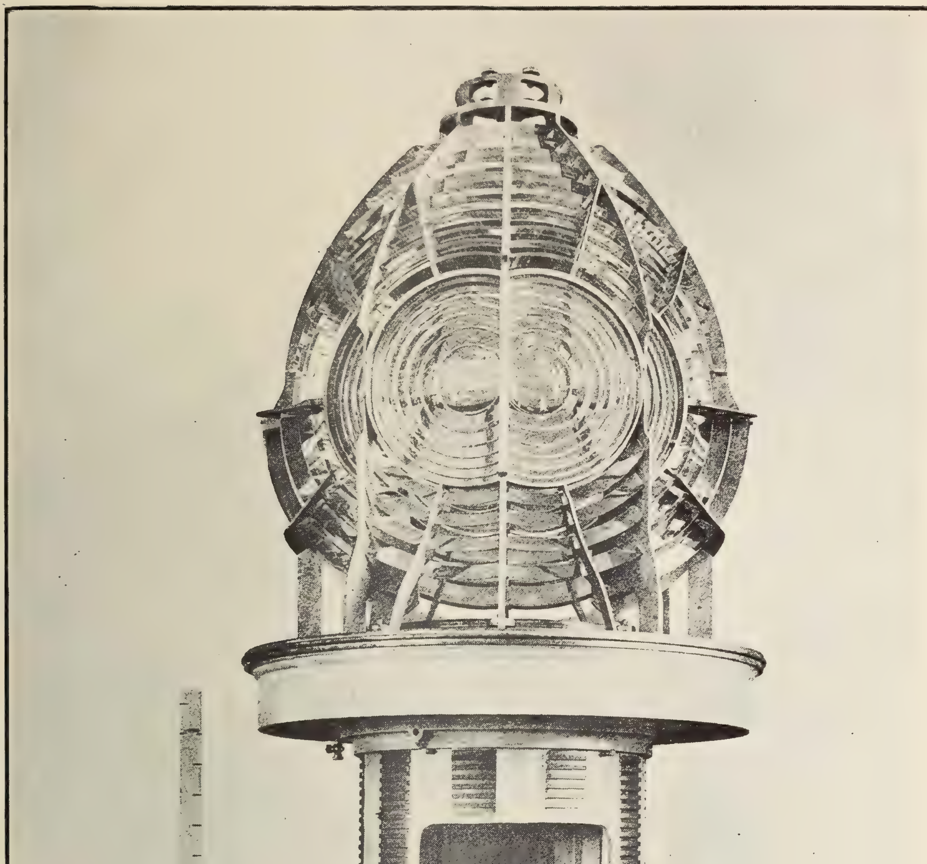
Arrache-pierres.



Feu-éclair de 3ème ordre, petite grandeur, projetant un seul éclat toutes les cinq secondes.



Mécanisme à éclipse en usage avec les lentilles-tambours.



Appareil de feu-éclair de 3ème ordre, pleine grandeur, projetant un faisceau d'éclats toutes les $7\frac{1}{2}$ secondes.

SUPPLÉMENT AU RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

MARINE

NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL

DE LA

Commission de Géographie du Canada

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1910

(Traduit de l'Anglais)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1913

A l'honorable L. P. Brodeur,

Le soussigné a l'honneur de vous soumettre le neuvième rapport de la Commission de Géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1910.

W. P. ANDERSON,
Ingénieur en chef du Ministère de la Marine,
Faisant fonction de président de la Commission.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE.
Partie 1.—Décret de l'Exécutif établissant la Commission...	5
Liste des membres	7
Règlements..	9
Règles pour la nomenclature	11
Décisions rendues depuis l'établissement de la Commission jusqu'au 30 juin 1910	15
Index des provinces, territoires et comtés	117
Comtés au Canada	139
Townships dans l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Ecosse et les paroisses du Nouveau-Brunswick	140
Partie II.—Noms d'endroits dans la province de Québec	161
Partie III.—Noms d'endroits, ''Mille Iles'', fleuve Saint-Laurent.. ..	221
Partie IV.—Noms d'endroits, Nord du Canada	229

NOTE.—La Commission n'a pas encore étudié plusieurs des noms qui se trouvent dans les parties II, III et IV ; en conséquence, il n'y a rien encore de décidé à leur égard sauf si on les trouve déjà dans la partie I du rapport.

DÉCRET DU CONSEIL

LA GAZETTE OFFICIELLE

OTTAWA, samedi, 25 juin 1898.

HOTEL DU GOUVERNEMENT A OTTAWA.

Samedi, 18 décembre 1897.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il plaît à Son Excellence, par et avec l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, de créer une "Commission de Géographie" composée d'un membre pour chacun des départements de la Commission de Géologie, des Chemins de fer et Canaux, des Postes, et de la Marine et des Pêcheries, ce membre étant nommé par le ministre du département; de l'arpenteur général des terres fédérales, de tels autres membres qui pourront être de temps à autres nommés par décret du conseil, et d'un officier du ministère de l'Intérieur, désigné par le ministre de l'Intérieur, qui agira comme secrétaire de la Commission; et d'autoriser la Commission à choisir son président, et d'établir les règlements nécessaires à l'accomplissement de ses travaux.

Il plaît en outre à Son Excellence d'ordonner que toutes questions concernant les noms géographiques du Dominion qui s'élèvent dans les départements du service public seront référées à la Commission, et que tous les ministères accepteront et emploieront dans leurs publications les noms et l'orthographe adoptés par la Commission.

JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

Extrait du décret du conseil en date du 14 décembre 1899.

"Que le décret du conseil constituant la Commission soit amendé en donnant au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ainsi qu'à chaque province le droit de nommer un de leurs fonctionnaires comme membre de la Commission, et celui-ci communiquera avec la commission, pour ce qui regarde les noms dans sa province, pourvu que chaque gouvernement soit disposé à se guider sur les décisions de la Commission."

MEMBRES DE LA COMMISSION DE GÉOGRAPHIE DU CANADA

WM P. ANDERSON,	INGÉNIEUR EN CHEF, Ministère de la Marine et des Pêcheries, *Président*
W. H. BOYD,	TOPOGRAPHE, Commission Géologique, Département des Mines
E. DEVILLE,	ARPENTEUR GÉNÉRAL DES TERRES FÉDÉRALES
A. G. DOUGHTY,	ARCHIVISTE FÉDÉRAL
D. B. DOWLING,	GÉOLOGUE, Commission Géologiqne, Département des Mines
E. V. JOHNSON,	INGÉNIEUR INSPECTEUR, Ministère des Chemins de fer et Canaux
C. O. SENÉCAL,	GÉOGRAPHE ET DESSINATEUR EN CHEF, Commission Géologique, Département des Mines
WM. SMITH,	SECRÉTAIRE, Ministère des Postes
JAMES WHITE,	SECRÉTAIRE, Commission de Conservation
A. H. WHITCHER,	Ministère de l'Intérieur, *Secrétaire*

COMITÉ EXÉCUTIF

WM. P. ANDERSON J. WHITE A. H. WHITCHER

MEMBRES REPRÉSENTANT LES PROVINCES

(Décret de l'Exécutif du 14 décembre 1899)

ONTARIO	AUBREY WHITE, SOUS-MINISTRE DES TERRES ET FORÊTS, Toronto, Ont.
QUÉBEC	EUGÈNE ROUILLARD, SECRÉTAIRE, Ministère des Terres et Forêts, Québec
NOUVEAU-BRUNSWICK	WM. S. CARTER, SURINTENDANT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, Fredericton, N.B.
NOUVELLE-ECOSSE	A. H. MACKAY, SURINTENDANT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE, Halifax, N.E.
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD	L'HONORABLE JOHN RICHARDS, SECRÉTAIRE PROVINCIAL (*ex-officio*), Charlottetown, I.-P.-E.
COLOMBIE-BRITANNIQUE	W. F. ROBERTSON, MINÉRALOGISTE PROVINCIAL, Victoria, C.-B.
SASKATCHEWAN	JOHN A. REID, SOUS-TRÉSORIER PROVINCIAL, Régina, Sask.

COMMISSION DE GÉOGRAPHIE

RÈGLEMENTS

I—Bureau de la Commission.

Le bureau de la Commission se composera d'un président (qu'on élira au scrutin), d'un comité exécutif de trois membres qui seront nommés par le président et agréés par la Commission (tous devant servir pendant un an ou jusqu'à ce qu'on ait choisi leurs successeurs), et aussi du secrétaire de la Commission.

II—Fonctions des officiers.

(*a*) Le président présidera aux séances et attestera les décisions de la Commission. Il nommera tous les comités qui n'auront pas été spécialement nommés par la Commission. En son absence la Commission aura le pouvoir d'élire un président provisoire.

(*b*) Le secrétaire fera les procès-verbaux des délibérations de la Commission, enregistrera les décisions rendues, et tiendra note de ce que fera la Commission relativement à chaque cas qui lui sera soumis avec renvoi aux papiers produits dans chaque cas. Il mettra en liasse, de façon à pouvoir les consulter facilement, les documents originaux, ou les copies de ces documents, qui seront produits, selon le cas, Il fera sous la direction de la Commission la correspondance générale; il recevra les exposés qui seront présentés à l'étude de la Commission et les transmettra au comité exécutif.

(*c*) Par l'entremise du secrétaire, le comité exécutif recevra toutes les questions qui demanderont une décision de la part de la Commission, les examinera, et après avoir recueilli tous les renseignements possibles, fera à la Commission un rapport qu'il accompagnera de ses recommandations.

(*d*) Avant que la Commission s'occupe d'un nom géographique quelconque appliqué dans les limites d'une province, on soumettra ce nom au membre de la Commission qui représente cette province pour qu'il l'examine et en fasse le sujet d'un rapport.

(*e*) Le secrétaire doit, quand il reçoit une lettre soumettant des noms d'endroits, communiquer d'abord ces noms au comité exécutif, puis transmettre immédiatement une copie de ces lettres et tous les documents s'y rattachant au membre de la Commission représentant la province dans laquelle ces endroits sont situés, et également, dans le cas de noms de côtes mentionnées sur les cartes de l'amirauté à l'hydrographe de l'amirauté

(*f*) Aussitôt qu'il reçoit le rapport du représentant de la province intéressée, et dans le cas des noms sur les cartes celui de l'hydrographe, le secrétaire doit immédiatement soumettre toute sa correspondance au comité exécutif qui préparera sans délai les noms à soumettre à la Commission.

(*g*) Le secrétaire doit inscrire sur tout dossier soumis à l'examen de la Commission la recommandation du représentant de la province intéressée, et s'il y a lieu, celle de l'hydrographe.

III—Assemblées.

La Commission tiendra des séances régulières le premier mardi de chaque mois. Le président ou le comité exécutif pourra convoquer des assemblées spé-

ciales. Cinq membres de la Commission constitueront un quorum, mais tout membre peut, en déposant une demande par écrit à ce sujet au bureau du secrétaire dans le mois qui suivra la date d'une assemblée, exiger que toute décision prise à cette assemblée soit réservée à l'approbation d'une majorité de la Commission plénière. Pour qu'une décision soit finale il faudra dans tous les cas un vote affirmatif d'une majorité de tous les membres de la Commission. Toute motion sur laquelle aura à se prononcer la Commission se fera par écrit.

IV—Rapports.

Après chaque assemblée la Commission publiera les décisions qu'elle aura prises au sujet des noms géographiques dans la *Gazette du Canada* et dans des bulletins qui seront reproduits dans le rapport général des travaux de la Commission publié à la fin de chaque exercice.

V—Amendements.

Un vote représentant une majorité de tous les membres de la Commission pourra modifier les présents règlements à toute assemblée régulière ou spéciale, pourvu que le secrétaire ait envoyé aux membres de la Commission copies de l'amendement projeté au moins vingt jours auparavant.

RÈGLES POUR LA NOMENCLATURE.

1. Quand la priorité d'un nom a été établie par publication, surtout quand cette publication se trouve avoir été faite dans quelque ouvrage qui fait autorité, ce nom doit, s'il est possible, être conservé.

2. Quand des noms ont été changés ou corrompus, si les nouvelles formes ne sont pas fermement établies par l'usage local ou autrement, on doit réintégrer les formes primitives.

3. Dans les cas où ce qui était d'abord évidemment le même mot se rencontre avec différentes orthographes sanctionnées par l'usage local ou autrement, ces différentes orthographes, lorsqu'elles s'appliquent à des formes géographiques différentes, doivent être regardées comme si elles étaient de différents noms, et en règle générale il n'est pas à désirer qu'on tâche de produire l'uniformité.

4. En général on doit conserver le premier nom publié, mais lorsqu'on a le choix pour un endroit ou une localité de deux ou de plusieurs noms tous sanctionnés par l'usage local, on doit adopter celui qui convient le mieux ou est le plus euphonique.

5. On doit éviter la forme possessive partout où cela peut se faire sans détruire l'euphonie du nom ou changer son application descriptive. Quand on retient la forme du possessif on doit sacrifier l'apostrophe.

6. Il faut éviter l'emploi du trait d'union entre les parties d'un nom sauvage.

7. Pour les noms qui se composent de plus d'un mot, ceux-ci peuvent être reliés par des traits d'union ou combinés en un seul mot, selon qu'il sera mieux.

8. Il est bon d'éviter l'emploi des mots *city* et *town* comme partie de noms.

9. On emploiera la forme *canyon* au lieu de *cañon.*

10. Le terme *brook* est regardé comme préférable au mot *creek* pour désigner de petits cours d'eau, et on l'adoptera dans le cas où ce dernier terme n'est pas trop fermement établi.

11. La Commission suggère que dans les rapports on n'emploie pas les majuscules pour les lettres initiales des parties génériques ou descriptives des noms géographiques.

12. Là où il est possible et où la chose ne présente pas d'objection, on doit discontinuer l'emploi de doubles ou triples noms.

13. Quant aux noms géographiques des pays étrangers, on doit les écrire de la façon adoptée dans ces pays, excepté lorsqu'ils ont des équivalents anglais déjà consacrés par l'usage.

14. Les noms français au Canada s'épelleront selon les règles de la langue française.

15. Dans les cas où les noms existent déjà et sont publiés dans la forme tant anglaise que française et sanctionnés par un long usage, on ne doit point chercher à abolir l'une et l'autre formes qui peuvent être admises et publiées dans les listes de décisions de la Commission, et l'une ou l'autre forme peut être régulièrement employée dans les documents officiels. Dans tous les autres cas l'on doit empêcher l'emploi de doubles noms et accorder la préférence à la forme qui a priorité d'origine, que ce soit la forme anglaise ou française.

16. L'usage du trait d'union pour les noms composés français dans le texte anglais et l'impression des cartes, tout en étant recommandé, ne doit pas être considéré de rigueur.

17. L'orthographe des noms géographiques sauvages doit figurer approximativement les sons des mots tels que prononcés dans la langue indigène. Pour l'orthographe des noms d'origine sauvage dans la province de Québec les règlements de la Commission, fondés sur ceux de la Société Royale de Géographie sont préférables à la pratique française, ils sont plus simples et plus conformes à l'usage international et doivent être suivis dans le cas des noms nouveaux.

18. Lorsqu'un terme générique descriptif, comme Cap, Baie, Rivière, etc., est ajouté à un nom, il peut être permis de le traduire en français pour s'en servir dans les publications françaises ou en anglais pour les publications anglaises, si toutefois cela peut se faire sans produire de confusion.

19. La Commission adopte les règles de la Société Royale Géographique de Londres pour l'orthographe des noms géographiques, dont les grandes lignes sont comme suit:

(*a*) Les voyelles se prononcent comme en italien et les consonnes comme en anglais.

(*b*) Toutes les lettres se prononcent et on n'emploie pas de lettres superflues. Quand deux voyelles se suivent, chacune se prononce, bien que la résultante, quand on parle vite, ne puisse guère se distinguer d'un seul son comme dans *ai, au ei.*

(c) On n'emploie qu'un seul accent, l'aigu, qui indique la syllabe sur laquelle on appuie. Cela est très important, car plusieurs noms deviennent méconnaissables si l'on change la durée de certaines de leurs syllabes.

Le développement suivant de ces règles en explique l'application dans les noms autres que les noms français.

Lettres.	Prononciation et remarques	Exemples
a	a le son *ah*, *a* comme dans *father*	Java, Banâna, Somâla, Bari.
e	*eh*, *a* comme dans *fate*	Tel-el-Kebi, Oleleh, Yezo Medina, Levuko, Pera.
i	*e* anglais ; *i* comme dans *ravine* ; le son de *eè* dans *beet.* Ainsi, ne pas écrire *Feejee* mais	Fiji, Aindi.
o	*o* comme dans *note*	Tokyo.
u	*u* long comme dans l'anglais *flute ;* le son de *oo* dans *boot.* Ne jamais employer *oo* ou *ou* pour figurer ce son. Ainsi, ne pas écrire *Zooloo*, mais	Zulu, Sumatra.
	En doublant la consonne qui suit une voyelle on raccourcit le son de celle-ci.	Yarra, Tanna, Mecca, Jidda.
	La duplication d'une voyelle n'est nécessaire que lorsqu'il y a répétition distincte du son qu'elle représente.	Numbera, Oosima.
ai	Comme dans *aisle*, on a le son l'*i* anglais comme dans *ice*	Shanghai.
au	a le son de *ow* comme dans *how.* Ainsi n'écrivez pas *Foochow*, mais	Fuchau.
ao	diffère un peu du son précédent	Macao.
aw	suivi d'une consonne ou à la fin d'un mot, comme dans *law.*	Cawnpore.
ei	a le son de deux voyelles italiennes mais on glisse souvent sur leur articulation et alors celle-ci peut à peine se distinguer de *ei* dans le mot anglais *eight* ou de *ey* dans le mot anglais *they.*	Beirut, Beilul.
b	*b* anglais.	
c	toujours doux, mais le son qu'il représente est si près du son de l'*s* qu'on devrait rarement l'employer. Si *Celébes* n'était déjà reconnu on l'écrirait *Selébes.*	Celébes.
ch	toujours doux comme dans *church*	Chingchin.
d	*d* anglais.	
f	*f* anglais. Ne pas employer *ph* pour le son de *f.* Ainsi n'écrivez pas *Haiphong*, mais	Haifond, Nafa.
g	toujours dur. (Le son de *g* doux se rend par *j*)	Galapagos.
h	se prononce toujours.	
hw	comme dans *what* ; ce son se rend mieux par *hw* que par *wh*, ou que par *h* suivi d'une voyelle; ainsi *Hwang ho*, non pas *Whang ho* ou *Hoang ho.*	Hwang ho, Ngan hwi.
j	*j* anglais. Ne jamais représenter ce son par *Dj*	Japan, Jinchuen.
k	*k* anglais. Toujours employer cette lettre à la place du *c* dur. Ainsi, ne pas écrire *Corea*, mais	Korea.
kh	représente la gutturale orientale	Khan.
gh	autre gutturale, comme dans le turc	Dagh, Ghazi.
l, m, n	comme dans l'anglais.	
ng	représente deux sons différents, l'un dur comme dans le mot anglais *finger*, l'autre comme dans *singer.* Comme ces deux sons se rencontrent rarement dans la même localité, on n'a pas essayé de les différencier.	
p	comme dans l'anglais.	
ph	comme dans *loophole*	Chemulpho, Mokpho.
th	représente l'articulation du *th* dans le mot *thing*, et celle du même signe dans le mot *this.* La première est la plus fréquente.	Bethlehem.
q	ne doit jamais être employé; *qu* (comme dans *quiver*); se présente par *kw.* Si *qu* a le son de *k*, comme dans *quoit*, on le remplace par *k.*	Kwangtung.
r, s, sh, t, v, w, x	comme dans l'anglais.	Sawakin.
y	est toujours consonne comme dans *yard*, et ne doit conséquemment pas être employé pour terminer un mot ; *i* et *e* lui sont substituées selon le son qu'il représente. Ainsi ne pas écrire *Mikindany*, *wady*, mais	Mikindani.
	non pas *Kwaly*, mais	Kwale.
z	le *z* anglais	Zulu.
zh	représente le son du *j* français, ou de l'*s* dans *treasure*	Muzhdaha.
	En général, il ne faut pas employer d'accents, mais lorsque le mot présente une syllabe dont l'allongement très marqué affecte le son du mot, on doit indiquer cet allongement par un accent aigu.	Tongotábu, Paláwan, Saráwah.

DÉCISIONS

Dans la liste qui suit sont imprimés en petites majuscules les noms approuvés par la Commission Cette liste contient aussi en italique et dans l'ordre alphabétique les noms et les différentes formes d'un même nom qui ont été rejetés. On n'y répète cependant pas ces dernières quand elles se ressemblent de très près.

A

ABATAGUSH; baie, à l'extrémité sud du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec.

ABERDEEN; mont, au nord-est du mont Lefroy, Alberta. (Non pas Hazel peak.)

Abbika. Voir Apika.

ABBOT: col, près du mont Lefroy, Alberta et Colombie-Britannique.

ABBOT; mont, au sud de la station de Glacier, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ABITIBI; lac et rivière, au sud de la baie de James. La ligne frontière qui sépare l'Ontario et Québec traverse ce lac. (Non pas Abitibbi ni Abittibi, ni Abittibbi.)

ABLOVIAK; baie dans la baie d'Ungava, à l'est, Ungava. (Non pas Ablorialik.)

ABOUSHAGAN; rivière, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Abouchagan, ni Aboushogan, Aboushagin ni Abougoggin.)

Abraham. Voir Abram.

ABRAM; lac, au nord du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ont. Non pas Abraham ni Abram's.)

Achigo. Voir Sachigo.

ACTIVE; col, entre les îles Galiano et Mayne, dans la partie sud du détroit de Georgie, Colombie-Britannique. (Non pas Plumper's.)

ACTON CORNERS; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Acton's Corners.)

ACTONVALE; petite ville, comté de Bagot, Québec. (Non pas Acton Vale.)

ADAM; lac, à l'ouest du lac du Poisson plat, région de Kenora, Ont.

ADAMS; ruisseau, branche du ruisseau Bonanza, rivière Klondike, Yukon.

ADÉLAIDE; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Admiral. Voir Saltspring.

ADMIRALTY; groupe d'îles, fleuve Saint-Laurent, au sud de Gananoque, comté de Leeds, Ont.

ADSTOCK; township et village, comté de Beauce, Qué.

ADVANCE; récif, vis-à-vis la pointe de Michel, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

AFFLECK; lac au nord-ouest du lac Rosamond, région de Kenora, Ont.

AFTON; montagne, au sud du mont Abbott, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AGAWA; baie, îles, pointe et rivière, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Aguawa.)

AGNES: lac, à l'ouest du lac Louise, Alberta. (Non pas Goat's Looking Glass.)

AGOTAWEKAMI; lac, au sud-est du lac Abitibi, région d'Abitibi, Québec.

Aguawa. Voir Agawa.

A. H. Ward. Voir Ward.

Ahwillgate. Voir Awillgate.

AIABEWATIK; lac, à l'est du lac Anzhekumming, région de Kenora, Ontario.

AINSLIE; batture, île Manitouline, au sud de la pointe Girouard, région de Manitouline, Ontario.

AIRY; montagne, à l'est du mont Stanley, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AISHIHIK; lac et rivière tributaire de Dezadeash, partie sud-occidentale du Yukon.

AKOLKOLEX; rivière, tributaire du fleuve Columbia, entre Revelstoke et Arrowhead, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Akotkolex.)

AKOS; lac, à la tête de la rivière Kamachigama, comté de Montcalm, Québec. (Non pas Akonse ni Akoncy.)

Akotklex. Voir Akolkolex.

AKPATOK; île, baie d'Ungava, Ungava.

Akpatok. Voir Aukpatuk.

AKUINU; rivière, tributaire de la rivière Athabasca, Alberta. (Non pas A-kew-i-new.)

AKULING; inlet, côte nord du détroit de Hudson, Franklin. (Non pas A-ku-ling.)

AKWATUK; baie et rivière, au sud de la rivière Big, Ungava. (Non pas Aquatuk.)

ALBANEL: lac, à l'est du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec. (Non pas Petit Mistassini ni Mistassinis.) Le lac Mistassini et le lac appelé depuis quelques années Petit Mistassini ou Mistassinis ont été explorés en 1762 par le Père Charles Albanel, missionnaire jésuite, dans son voyage du lac Saint-Jean à la Baie d'Hudson, par voie de la rivière Rupert. Le Père Albanel a donné son nom au plus petit lac, lequel est ainsi nommé sur les cartes de Laure, 1732, de Berlin, 1775, de D'Auville, 1755 et d'autres de 1763 à 1794. A la suite de cette preuve et sur la recommandation du représentant de la province de Québec près de la Commission de géographie, l'on a revisé la décision antérieure.

ALBERT; canyon, ruisseau, glacier, pic et neiges perpétuelles, à l'est de la rivière Illecillewaet, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ALBERT; port, comté de Huron, Ont.

ALBERT; petite ville du comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas Hopewell Corner.)

Albert. Voir Anderson.

ALDBOROUGH; bureau de poste et township, comté d'Elgin, Ont. (Non pas Aldboro.)

ALBURY; bureau de poste dans le township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

ALDRIDGE; lac, à l'ouest de la rivière Obowanga, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Alemek. Voir Lamek.

ALEXANDRA; lac, township Smellie, région de Kenora, Ont.

ALFORD; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Brant, Ont. (Non pas Alford Junction.)

Alford Junction. Voir Alford.

ALGERNON; rocher dans le fleuve Saint-Laurent, au sud-est du "Pilier de pierre", en aval de l'Ile aux Oies, comté de L'Islet, Québec. (Non pas Rocher à Veillons ni Sud.)

ALKI; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

ALLAN; lac à l'est de la rivière Wallace, et rivière, tributaire de la rivière Saulteux, centre de l'Alberta.

ALLAN; pointe au sud de Dorval, comté de Jacques-Cartier, Qué. (Non pas Marion.)

ALLAN CORNERS; bureau de poste, comté de Chateaugay, Québec. (Non pas Allan's Corners.)

ALLAN MILLS; bureau de poste, comté de Lanark, Ontario. (Non pas Allan's Mills.)

ALLANWATER; rivière, se jette dans le lac Wabakami, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

ALLEN; île, à l'ouest de la péninsule de Beekman, Franklin.

ALLGOLD; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

ALLIGATOR; lac et montagne au nord de la rivière Watson, dans le sud du Yukon.

ALMA; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

ALSEK; rivière, formée par rencontre des rivières Dezadeash et Naskawulsh, région de Cassiar, Colombie Britannique et Yukon. (Non pas Alseck, ni Altsek.)

ALUKPALUK; baie, dans la baie d'Ungawa, au sud-est, Ungava.

ALWIN; rocher, à l'ouest de l'île Bigsby, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

Amazon. Voir Milton.

AMELIASBURG; township, dans le comté de Prince-Edward, Ontario. (Non pas Ameliasburgh.)

AMHERST; île, dans le lac Ontario, comté d'Addington, Ont.

AMIR: lac, au sud du lac Minnitaki, région de Kenora, Ont.

AMISKWI; pic, près des sources de la rivière Amiskwi, Montagnes-Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AMISKWI; rivière, tributaire de la rivière Kicking Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Beavertail ni North Branch of Kicking Horse river.)

AMY; pointe, extrémité nord de l'île Griffell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

ANAMEBINI; rivière, tributaire de la rivière Severn, Kéwatin. (Non pas Anamabine.)

ANDERSON; chenal, à l'est de la peninsule de Beekman, Franklin.

ANDERSON; pointe, à l'entrée nord-est de la baie Washow, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Albert).

Anderson. Voir Henderson.

ANDERSON CORNERS; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Anderson's Corners.)

Anesty. Voir Anstey.

Angle Peak. Voir The Vice-President.

ANN; pointe, lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lone Tree.)

ANNE; pointe, en face de la pointe Massasauga, comté de Hastings, Ontario.

ANNETTE; lac, au nord du mont Temple, Alberta.

ANNIE; lac, au nord du "grand coude" de la rivière Wheaton, dans le sud du Yukon.

ANNIMWASH; baie, dans le lac Saint-Joseph, et dans un lac au nord du lac Saint-Joseph, Kéwatin.

ANSE AU VALLON; village, comté de Gaspé, Québec. (Non pas L'Anse-à-Valleau.)

ANSTEY; bras, ruisseau, lac et rivière, lac Shuswap, région de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas Anesty.)

ANSTRUTHER; lac et township dans le comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Eagle.)

Ant. Voir Deacon.

ANTICLINE; mont, entre les sources de la rivière Nordenskiöld et L. Laberge, Yukon.

ANTONIO; pointe à l'extrémité méridionale de l'île Maurelle, région de la côte, Colombie-Britannique.

ANUK; rivière, tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

ANVIL; montagne, entre les rivières Cottonwood et Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

ANWATAN; lac, à l'est du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

ANZHEKUMMING; lac, au nord-est du lac Manitou, région de Kenora, Ontario. (Non pas Upper Manitou.)

APEGANAU; rivière, tributaire de la rivière Burntwood, Kéwatin. (Non pas Muddy Water.)

APIKA; ruisseau, se déverse à la tête du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Abbika.)

APUSSIGAMASI; lac, sur la rivière Burntwood, Kéwatin. (Non pas Appussigamahsin.)

Aquatuk. Voir Akwatuk.

ARBUTUS; rocher, au sud du cap Hurd, comté de Bruce, Ontario.

Arbutus. Voir Saddle.

ARCAND; baie sur la rivière Ottawa, Québec. (Non pas Arcans, Cardinal's, ni Charlebois.)

Arcans. Voir Arcand.

ARCHIBALD; baie, côte nord du détroit de Hudson, Franklin.

Ardoise. Voir l'Ardoise.

ARGYLE; ruisseau, tributaire de la rivière Ste-Marie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ARGYLE; île, au nord-ouest de l'île de Burke, comté de Bruce, Ontario.

Arignole. Voir Orignal.

ARKANSAS; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

Ark-e-leenik. Voir Thelon.

Arkell. Voir Kusawa.

ARM; îles, groupe Southgate, baie de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

ARMSTRONG; lac, township Redditt, région de Kenora, Ont.

AROOSTOOK; rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick. (Non pas Arostook.)

AROSEN; île, sur la rivière Ottawa, à l'ouest de Montebello, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Arouson, Rousseau, ni Roussin.)

ARROWSMITH; mont, au sud-est d'Alberni, île Vancouver, Colombie-Britannique.

Arrowwood. Voir Rosebud.

ARTHURET; village, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick. (Non pas Arthurette.)

Arthur Land. Voir Ellesmere.

ARTHUR SEAT; montagne, près de la rivière Nahlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Arthur's.)

ASCOT; bureau de poste, comté de Sherbrooke, Québec. (Non pas Ascot Corner.)

ASH; ruisseau, au nord-est du lac Nozheiatik, région de Kenora, Ontario.

ASH; lac, township Redditt, région de Kenora, Ont.

Ash. Voir Lynedoch.

ASHBY; lac et township, comté d'Addington, Ontario. (Non pas lac Island.)

ASHE; inlet, côté sud de l'île Big, dans le détroit de Hudson, Franklin.

ASHEIGAMO; lac, au sud du lac Hill, région de Kenora, Ont. (Non pas Tasheigama, ni Bass.)

ASHEWEIG; rivière tributaire de la rivière Winisk, Kéwatin sud-oriental. (Non pas West Winisk.)

ASHTON; pointe, canal de Douglas, en face de l'île Maitland, région de la Côte, Colombie-Britannique.

ASHUAPMUCHUAN; lac et rivière, comté du lac Saint-Jean, Québec.

ASINITCHIBASTAT; lac, à l'ouest du lac Chibougainau, dans la région de l'Abitibi, Québec. (Non pas Asinitebastat.)

ASIPPITTI; rivière, tributaire de la rivière Burntwood, Kéwatin.

ASKIPICHI; lac, aux sources de la rivière Ashwapmuchuan, comté de Chicoutimi, Québec.

Askow. Voir Bow.

Askwahani. Voir Eskwahani.

ASPASIA; île, au sud-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Aspatagoen. Voir Aspotogan.

ASPOTOGAN: havre, mont, péninsule, et bureau de poste, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Aspatagoen.)

ASPY; baie et rivière, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Aspee.)

ASSINKAPATAKISO; lac, près du lac Atikwa, région de Kenora, Ontario.

ASSIWANAN; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec. (Non pas Asiwawanan.)

ASTOUNDER; île, au sud-ouest de l'île Axeman, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

ASULKAN; ruisseau, chute, glacier, col et arête, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Atem. Voir Atim.

ATHABASKA; lac dans les provinces d'Alberta et de la Saskatchewan. (Non pas Athabasca.)

ATHABASKA; rivière et débarcadère d'Athabaska, bureau de poste dans le nord d'Alberta. (Non pas Athabasca.)

ATHAPAPUSKOW; lac, à l'ouest du lac Cranberry, Kéwatin. (Non pas Attapuscow.)

ATHOL; baie, township d'Athol, comté de Prince-Edouard, Ont. (Non pas Little Sandy.)

Atic-a-make. Voir Atikameg.

ATICK; rivière, tributaire de la rivière Migiskan, en aval du lac Millie, dans la région d'Abitibi, Québec. (Non pas Atikosipi.)

ATIKAMEG; lac, au nord du Pas, Kéwatin. (Non pas Atic-a-make.)

ATIWAHIK; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

ATIKONAK; lac et rivière, près du point de partage des eaux, au sud de la rivière Hamilton, région d'Ashuanipi, Québec. (Non pas Attikonak.)

Atikosipi. Voir Atik.

ATIKWA; lac au sud-est du lac Dryberry, région de Kenora, Ontario. (Non pas Deer)

ATIM; rivière, se jette dans le lac Mannan, Saint-Maurice supérieur, comté de Champlain, Québec. (Non pas Atem.)

ATLIN; lac, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

ATLIN; division minière et montagne, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Atocas. Voir Azatika.

ATTAWAPISKAT; lac et rivière se jetant dans la baie de James, Kéwatin. (Non pas At-tah-wha-pis-kat ni Attawapiscat.)

Attim Segoun. Voir Iosegum.

ATIKKAMEK; ruisseau, tributaire de la rivière Iosegum, Alberta. (Non pas Atikkamey.)

Attikonak. Voir Atikonak.

ATTITTI; lac, au sud de la rivière Churchill et à l'est des détroits Pelican, Sask.

AUBREY; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Burnt, Dark, ni Smoke.)

AUGUSTINE; pic dans la chaîne Bishop des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AUKPATUK; station de pêche, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Akpatok.)

AULAC; rivière, se jette dans la baie de Cumberland, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Au Lac ni Oulac.)

AUSABLE; rivière, au sud de Goderich, comté de Huron, Ontario. (Non pas aux Sables ni Sable.)

AUSTIN; lac, township Melick, région de Kenora, Ont.

AUSTRALIA; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Autoca. Voir Azatika.

AVA; inlet, côté nord du détroit de Hudson, Franklin.

AVALANCHE; ruisseau, glacier et montagne, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AWILLCATE; canyon et village, sur la rivière Buckley, à quatre milles de la Skeena, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Ahwillgate.)

AXEL HEIBERG; île, à l'ouest de l'île Ellesmere, Franklin.

AXEMAN; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

AYESHA; pic, au nord du mont Collie, Montagnes-Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

AYLEN; lac, township de Dickens, région du Nipissing, Ontario. (Non pas Little Opeongo.)

AYLMER; canyon et mont, au nord du lac Minnewanka, parc des Montagnes-Rocheuses, Alberta.

AYLMER; lac, comté de Wolfe, Qué.

AYLMER; station de chemin de fer et petite ville, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Aylmer East.)

AYLMER; petite ville, comté d'Elgin, Ont.

AYLMER; township, comté de Beauce, Qué.

AZATIKA; baie et ruisseau, comté de Prescott, Ontario. (Non pas Atocas, Autaca, Dez Amecane ni Deseticaux.)

B

BABINE; chaîne de montagnes, lac et rivière, tributaire de la rivière Skeena, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BACH; mont, partie sud-occidentale du Yukon, près des lacs Hutshi.

Bachewanaung. Voir Batchawana.

Back. Voir Prairies.

BACKS; fleuve, qui coule vers le nord-est en traversant les districts de Kéwatin et de Mackenzie et qui se jette dans l'océan Arctique. (Non pas Thleweechodezeth ni Great Fish.)

Back's Western. Voir Western.

BACON; anse et pointe, sur le côté nord du port de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BACON; rocher, à l'ouest de l'île Ridley, au sud-est de l'entrée du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Bacon. Voir Vigilant.

Bad. Voir Bull.

BADESDAWA; lac, au nord du lac Saint-Joseph, Kéwatin.

BAD-NEIGHBOUR; rocher, dans le chenal principal à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

Bad Rice. Voir Kaiashkomin.

Bad Throat. Voir Manigotagan.

BAFFIN; île, Franklin. (Non pas Baffin Land).

BAGHEERA; montagne, chaîne Hermit des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BAGOT; île, au nord-est de l'île Grenadier, sur le fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Narrow ni Rattlesnake.)

Bagutchuan. Voir Pagwachuan.

Baie des Chaleurs. Voir Chaleur Bay.

BAIE ST-PAUL; petite ville, comté de Charlevoix, Québec. (Non pas St. Paul's Bay.)

BAIE VERTE; village, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Bay Verte.)

BAILEY; lac, au sud du lac Seul, région de Kenora, Ont. (Non pas Edith.)

BAIN; ruisseau, tributaire de la rivière Incomapleux, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BAIN; rocher, au milieu du chenal entre les îles Great-Duck et Outer-Duck, région de Manitouline, Ontario.

BAKADO; lac, au sud de Separation lake, région de Kenora, Ont.

BAKER; ruisseau et lac, au nord de la station Eldon, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

BAKER; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, au sud de la rivière Klondike, Yukon.

BAKER; mont, au sud du col de Howse, Montagnes-Rocheuses, Colombie-Britannique.

BAKER; île, entre l'île Nigger et Trenton, comté de Hastings, Ontario.

BALD; ruisseau, aux sources de la rivière Klondike, Yukon.

BALD; île, dans la baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edward, Ontario.

BALD; mont, à l'est de la chaîne sir Donald des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BALD EAGLE; lac, sur la rivière Grass, Kéwatin.

BALDUR; mont, à l'ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Baldwin's pond. Voir Lyster lake.

BALFOUR; glacier, montagne et col, Montagnes-Rocheuses, Alberta et Colombie-Britannique.

BALL; lac, rivière aux Anglais, région de Kenora, Ont.

BALLENAS; chenal et île, détroit de Géorgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Ballinac.)

Ballinac. Voir Ballenas.

BALNE; lac, au sud de Silver lake, région de Kenora, Ontario.

BAMAJI; lac, sur la rivière du Chat, à l'ouest du lac Saint-Joseph, Kéwatin. (Non pas Bamajigma ni Cross.)

Bamfield. Voir Banfield.

BANFIELD; ruisseau, se jette dans la baie de Barkley, île de Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Bamfield.)

BANKS; île, au nord-ouest de l'île Victoria, Franklin. (Non pas Bank's Land, ni Baring Land.)

BANNOCK; ruisseau, tributaire de la rivière Little Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Bannock creek.)

BANNOCK; pointe, à l'extrémité nord du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BAPTIST; havre, lac et rocher, au sud-est du cap Hurd, comté de Bruce, Ontario.

BAPTISTE; lac, township de Herschel, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Kaijick Manitou.)

BARBARA; lac, au sud-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas Gull.)

BARBER; lac dans le township McCarry, région du Nipissingue, Ont.

BARCLAY; station de chemin de fer dans la région de Kenora, Ontario.

Barclay. Voir Barkley.

BARGE; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

BARHAM; montagne à l'ouest du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Baring. Voir Banks.

BARK; lac, township de Jones, comté de Renfrew, Ontario.

BARKLEY; golfe, côte sud-occidentale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Barclay.)

BARNABY; station de chemin de fer, rivière et village, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Barnaby River, P.O.)

BARNARD; lac, au nord-ouest du lac aux Esturgeons, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

BARNES; baie, sur la rive nord du chenal de Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BARNES; ruisseau, tributaire de la rivière Whatshan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BARNEY; rivière, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Barney's.)

BARNEY RIVER; bureau de poste, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Barney's River.)

BARNSTON; lac, rivière aux Anglais, région de Kenora, Ontario.

Barnston pond. Voir Lyster lake.

Barrel. Voir Keg.

BARREN; ruisseau, au sud du lac Eagle, région de Kenora, Ontario.

BARRETT; récif, au sud-est de l'escarpement de Milton, comté de Bruce, Ontario.

BARRETT; rocher, à l'est de l'entrée du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BARRETTE; lac, township de Methuen, comté de Peterborough, Ontario.

BARRIE; plage, à l'entrée orientale du port de Halifax, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Stony.)

BARRIE; lac, township de Redditt, région de Kenora, Ontario.

BARRIERE; lac, élargissement de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec.

BARRINGTON; lac, au nord-ouest du lac Kawaweogama, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

BARTIBOG; bureau de poste, rivière et station de chemin de fer, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Bartibogue.)

BARWELL; montagne, entre la source du creek du Pêcheur et la rivière aux Moutons, Alberta.

Basin of Mines. Voir Minas basin.

BASKET; lac, au sud du lac Minnitaki, région de Kenora, Ontario.

Bason. Voir Bouleau.

Basquia. Voir Pasquia.

BASS; îles (3), groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Seven Pines.)

Bass. Voir Asheigamo.

Bass. Voir Cassidy.

BASTION; île, dans la partie sud du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BATCHAWANA; baie, île, rivière et village, district d'Algoma, Ontario. (Non pas Bachwanaung ni Batchewana.)

BATH; ruisseau et glacier, près de la station Stephen, Alberta. (Non pas Noores.)

Bathing. Voir Royal.

BATHURST; île, à l'est de l'île Melville, Franklin.

Bathurst. Voir Grenadier.

BATTERSBY; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Burntstone.)

BATTLE; ruisseau, tributaire de la rivière Incomappleux, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BATTLE; lac, sur la rivière Bataille, Alberta. (Non pas Battle RiverLake.)

BAUDET; rivière, comté de Glengarry, Ont.; aussi bureau de poste, village et rivière, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Beaudet, Bôdet, Rivière Beaudette ni River Beaudette.)

BAUMGARDT; île, à l'entrée de la baie Landon, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

BAXTER; rivière, se jette dans le lac Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

BAXTER HARBOUR; bureau de poste, comté de King, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Baxter's Harbour.)

BAYFIELD; rivière et petite ville, comté d'Huron, Ontario.

BAYFIELD; batture, à l'ouest d'Abraham head, à l'est de Kingston, comté de Frontenac, Ont. (Non pas Bolivia.)

BAYS; lac, township de Ridout, région de Muskoka, Ontario.

BAYSIDE; bureau de poste dans le township de Sidney, comté de Hastings, Ontario.

Bay Verte. Voir Baie Verte.

BAZAN; baie, au nord du chenal Cordova, île Vancouver, Colombie-Britannique.

Beacon. Voir Inukshuktuyuk.

BEADY; ruisseau, près de la décharge du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BEAMENT; île, au sud-est de l'île Cavalier, comté de Bruce, Ontario.

BEAR; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

BEAR; rivière, comtés d'Annapolis et de Digby, aussi Bureau de poste de Bear River, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hébert.)

Bear. Voir Great Bear.

Bear. Voir Lorrain.

Bear. Voir Mansfield.

Bear. Voir Mistaya.

Bear. Voir Suskwa.

Bear. Voir Wapawekka.

BEARBROOKE; bureau de poste, comté de Russell, Ontario. (Non pas Bear Brook.)

BEARDWOOD; lac, township de Brudenell, comté de Renfrew, Ontario.

BEAR-GREASE; rivière, Ottawa supérieur, près du lac O'Sullivan, comté de Montcalm, Québec.

Bear Lake river. Voir Deschambault.

BEATON; montagne, sur la frontière, dans la grande courbe de la rivière Tatshenshini, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

BÉATRICE; cap, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas cap Horn.)

BÉATRICE; lac, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BEAUBIEN; lac, à l'est du lac Silver, région de Kenora, Ontario.

BEAUJEU; île de, dans le fleuve Saint-Laurent, près Valleyfield, comté de Soulanges, Qué. (Non pas Grande Ile aux Erables.)

BEAUMONT; havre, côté nord du détroit de Hudson, Franklin.

BEAUPRÉ; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

BEAURIVAGE; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Buck's.)

BEAVER; glacier, montagne et rivière, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BEAVER; lac, au sud du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Beaver. Voir Bearverhill

Beaver. Voir McFarlane.

Beaverdam. Voir Castor.

Beaver-dam. Voir Wuskwatim.

BEAVERFOOT; chaîne de montagnes et rivière, près de la station Leanchoil, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BEAVERHILL; ruisseau et lac, à l'est d'Edmonton, Alberta. (Non pas Beaver.)

BEAVERHOUSE; lac, township McVittie, région du Nipissingue, Ont.

BEAVERHOUSE; lac, au sud-ouest du lac Eagle, région de Kenora, Ontario.

BEAVERLODGE; rivière, tributaire de la rivière Wapiti, à l'ouest de la Grande-Prairie, Alberta. (Non pas Beaver Lodge.)

Beavertail. Voir Amiskwi.

BECAGUIMEC; lac et rivière, comtés de Carleton et d'York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Beccaguimec ni Peckagomique.)

BÉCANCOUR; lac, township de Thetford, comté de Mégantic, Qué.

BECKINGTON; lac, au sud-est du lac Harris, région de la baie du Tonnerre, Ont.

BEDFORD; havre, côte nord du détroit de Hudson, Franklin.

BEDLINGTON; bureau de douane, frontière internationale, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Rykerts.)

BEDROCK; ruisseau tributaire de la rivière Sixtymile, Yukon.

BEE; pic, à l'est du bras de Taku, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BEECH; pointe, île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

BEECHRIDGE; bureau de poste et village, comté d'Argenteuil, Québec. (Non pas Beech Ridge.)

BEECHWOOD; village et station de chemin de fer, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Bumfrau.)

Beeghados. Voir Pachena.

BEEKMAN; péninsule, au sud de l'entrée du détroit de Cumberland, Franklin.

BEGBIE; mont, au sud-ouest de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BELABOURER; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

BÉLANGER; baie et pointe, près de la pointe Girouard, région de Manitouline, Ontario. (Non pas West Bélanger point.

BÉLANGER; bureau de poste, comté de Laval, Québec. (Non pas Village Bélanger.)

BÉLANGER; rivière, qui se jette dans le lac Winnipeg, Kéwatin. (Non pas Black, ni Little Black.)

Belas. Voir Lepreau.

BELCHER; récif, s'étendant au nord de la pointe de MacGregor, comté de Bruce, Ontario.

BELL; rivière, prend sa source à la ligne du partage des eaux, près du Grand Lac Victoria et se jette dans le lac Mattagami, région d'Abitibi, Québec.

BELLAMY; bureau de poste, village et station de chemin de fer, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Bellamy's.)

BELLE-VALLÉE; bureau de poste, comté de Saint-Jean, Québec. (Non pas Belle Vallée ni Belle-valle.)

BELLIVEAU; anse et village, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Belliveau Cove ni Belliveaux Cove.)

BELLIVEAU; village, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Beliveau.)

BELLS CORNERS; bureau de poste village et station de chemin de fer, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Bell's Corners.)

BELMINA; bureau de poste et village, township de Wolfestown, comté de Wolfe, Qué.

BENDING; lac à la tête de la rivière Big-Turtle, région de Kenora, Ontario.

BENNETT; lac, Colombie-Britannique et Yukon.

BENNETT; mont, au nord-ouest de la baie de Stupart, détroit de Hudson, Ungava.

BENSON; ruisseau, tributaire de la branche nord de la rivière Klondike, Yukon.

BENSON; lac, dans le township Skead, région du Nipissingue, Ontario.

BENSON; montagne, à l'ouest de Nanaimo, île Vancouver, Colombie-Britannique.

BENSON; pointe, baie South, région de Manitouline, lac Huron, Ontario.

BENT; lac, à l'est du lac Tawatinaw, région de Kenora, Ontario.

BERENS; poste de la Cie de la B.-H., île, et rivière, côté est du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Beren's.)

BERNARD; lac, au sud du lac Bennett, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BERRY; lac, au nord de la baie de Lobstick, région de Kenora, Ontario.

BERRY MILLS; village et station de chemin de fer, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Berrey's Mill.)

BERSIMIS; pointe, rivière et village, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Betsiamits.)

Best. Voir Hatton.

Betsiasmits. Voir Bersimis.

BIDDLE; mont, au sud du mont Lefroy, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

BIDENT; mont, à l'est du mont Fay, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

BIG; baie et île, dans la baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario. Le bureau de poste de Big Island se trouve sur le côté nord de l'île.

Big. Voir Black.

Big. Voir Dumoine.

Big. Voir Hecla.

Big. Voir Koksoak.

Big. Voir Merigomish.

Big. Voir Skelton.

Big Black. Voir Hecla.

Big Cutarm. Voir Cutarm.

BIGHILL; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

BIGHORN; chaîne de montagnes s'étendant de la rivière Brazeau à la Saskatchewan; aussi rivière tributaire de la Saskatchewan, Alberta central. (Non pas Big Horn ni Big-horn.)

Big Obashing. Voir Obashing.

Big ou North Miminigash. Voir Miminegash.

BIG OTTER; ruisseau, se déchargeant dans le lac Erié, comté d'Elgin, Ont. (Non pas Otter.)

Big Otter Creek (phare). Voir Port Burwell.

Big Port l'Hebert. Voir Port-Hébert.

Big Reed. Voir Kiskittogisu.

Big Rock. Voir Inukshiligaluk.

Big Saanich. Voir Wark.

BIG SALMON; rivière, tributaire de la rivière Lewes, Yukon.

Big Sandy. Voir Wellington.

BIGSBY; île, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Big Stave. Voir Stave.

Big Sturgeon. Voir Torch.

BIG THRUMCAP; île, à l'entrée du port de Halifax, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse.

BILLTOWN; bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Bill Town.)

BINBROOK; township et village, comté de Wentworth, Ontario. (Non pas Binbrooke.)

BINGHAM: île, au sud-ouest de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Binghan.)

BIRCH; ruisseau et lac, sur la rivière Burntwood, Kéwatin.

BIRCH; pointe, à l'est de la pointe Walker, région de Manitouline, Ontario.

Birch. Voir Evelyn.

Birch. Voir Wigwasikak.

BIRD; ruisseau, branche du ruisseau Ophir, rivière Indian, Yukon.

Bird. Voir Oiseau.

BIRDS HILL; village et station de chemin de fer au nord-est de Winnipeg, Manitoba. (Non pas Bird's Hill.)

BIRKBY; pointe, au nord-ouest de l'île Greaves, baie de Smith, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Birkly.)

BISBY; lac et rivière, comtés de Mégantic et de Wolfe, Qué.

BISEL; mont à l'ouest de la rivière Nordenskiöld, Yukon.

BISHOP; anse, bief du Boxer, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BISHOP; île, au large de l'extrémité sud de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BISHOP; île, à la tête de la baie de Frobisher, Franklin.

BISHOP; village et bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Bishop's Mills.)

Bishop's Mills. Voir Bishop.

Bishop Roggan. Voir Roggan.

BISMARCK; bureau de poste, comté de Lincoln, Ontario, ainsi que dans le district de Ponoka, Alberta. (Non pas Bismark.)

BJERRE; rocher, dans le détroit d'Okisollo, au nord de la pointe Lake, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BLACK; ruisseau, tributaire de la rivière Sloko, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BLACK; île, au nord-est de l'île Hecla, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Big, ni Grand.)

BLACK; lac, aussi lac Black, station de chemin de fer et village, comté de Mégantic, Qué.

Black. Voir Bélanger.

Black. Voir Garry.

Black. Voir Lynn.

Black. Voir Raisin.

Black Bird. Voir Seggemak.

Black Charlie. Voir Sheaffe.

Black Duck Run. Voir Harbour Lake.

BLACKFISH; baie, township de Radcliffe, comté de Renfrew, Ontario.

BLACKFOX; coude, rivière Pelly, près de la rivière Ketza, Yukon.

BLACKHEATH; bureau de poste, comté de Wenworth, Ontario. (Non pas Black Heath.)

Black Iron. Voir Blackstone.

Blackney. Voir Blakeney.

BLACKS; pointe, au sud de Goderich, comté de Huron, Ontario.

Black Sawbill. Voir Kinnickoneship.

BLACKSTONE; ruisseau, tributaire de la branche méridionale de la rivière Brazeau, Alberta central.

BLACKSTONE; lac, sur la rivière du Chat, à l'ouest du lac Saint-Joseph, Kéwatin. (Non pas Black Iron.)

BLACK STURGEON; baie, lac et rivière, au sud du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ont.

BLACKWATER; rivière, tributaire de la rivière Fraser, en amont de Quesnel, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Black River ni West Road River.)

BLACKWELL; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Lambton, Ont. (Non pas Blackwall.)

BLÆBERRY; rivière, tributaire du fleuve Columbia, entre les stations de Donald et de Moberly, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BLAKE; pointe, extrémité sud-est de l'île Western Duck, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Stony.)

BLAKENEY; passage, entre les îles Hanson, Cracroft et Harbledown, détroit de Broughton, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Blackney.)

Blanchard. Voir Blanshard.

BLANCHE; rivière, se jette à la tête du lac Témiscamingue, région du Nipissing, Ontario.

BLANFORD; baie, côte nord du détroit de Hudson, Franklin.

BLAKISTON; ruisseau, tributaire de la rivière Waterton, Alberta sud-occidental. (Non pas Kootanie ni ruisseau Pass.)

BLANCHARD; rivière, tributaire de la rivière Tatshenshini, venant de l'est, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

BLANSHARD; mont, au sud-est du lac Pitt, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Blanchard ni The Golden Ears.)

Blind. Voir Coldwater.

BLOODLETTER; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

BLOODVEIN; rivière qui se jette dans le lac Winnipeg, côté oriental, Manitoba. (Non pas Blood-vein.)

BLOOMFIELD; île, vis-à-vis le côté sud-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Snake.)

BLUE; rivière, tributaire de la rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Blue. Voir Harris.

Blueberry. Voir Mennin.

BLUE GROUSE; ruisseau, tributaire du ruisseau du Caribou, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BLUE JAY; ruisseau, se jette dans la baie de Michael, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

BLUFF; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Bluff. Voir De Rottenburg.

Bluff. Voir O'Neil.

Bluff. Voir Yeo.

BLUFFY; lac, sur la rivière Wenisaga, au sud-ouest du lac Seul, Kéwatin. (Non pas Kah-mini-ti-gwaquiack.)

BLUNT; péninsule, à l'entrée de la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Blunt's.)

Bobtail. Voir Naltesby.

BODEGA; pointe, au sud de la pointe Granite, île Quadra, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Bodet. Voir Beaudet.

BOLGER; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Bolger's.)

Bolivia. Voir Bayfield.

BONALD; lac, sur le fleuve Churchill, Saskatchewan. (Non pas Moose.)

BONANZA; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

BOND-HEAD; bureau de poste et village, comté de Simcoe, Ont. (Non pas Bondhead.)

BONNEY; île, côte nord du détroit de Hudson, Franklin.

BONNEY; montagne, glacier, et névé, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BONNET; île, au nord-ouest de l'île Flatland, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario. (Non pas Reef.)

BOOFUS; montagne, au nord du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BOOM; lac et montagne, au nord-ouest de la montagne Storm, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

BOOM; pointe, extrémité méridionale de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario.

BOOTH; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BOR; pic, dans les monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BOSANQUET; havre, île Big, détroit de Hudson, Franklin.

BOSHKUNG; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario.

Boss Dick. Voir Yorke.

BOSWELL; rivière et montagne, rivière Teslin, Yukon.

BOSWORTH; mont, au nord-ouest de la station de Stephen, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BOTSFORD; lac, au nord-est du lac Minnitaki, région de Kenora, Ontario.

BOUCHETTE; lac, élargissement de l'Ottawa supérieur, comté de Montcalm, Québec.

BOUCHIER; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Bouchie.)

BOUCKHILL; bureau de poste, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Bouck's Hill.)

BOULARDERIE; île, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse, (Non pas Boulardrie ni Boulardarie.)

BOULDER; ruisseau, tributaire de la rivière Kicking Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BOULDER; ruisseau, branche du ruisseau Bonanza, rivière Klondike, Yukon.

Boulder. Voir Nares.

Boulder. Voir Opabin.

Boulder. Voir Osipasinni.

BOULEAU; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Bason.)

Bouleau. Voir Cedars.

BOULTER; lac, township de McClure, comté de Hastings, Ontario.

BOUNDARY; anse, entre les pointes DuVernet et Dundas, au nord-est de la côte de l'île Digby, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BOUNDARY; ruisseau à l'intersection du fleuve Yukon, par la frontière internationale, Yukon.

BOUTILIER; anse, lac et pointe; aussi Boutilier Point, P.O.; baie Sainte-Marguerite, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Boutillier.)

Boutillier. Voir Boutilier.

BOW; glacier, lac, col, pic et rivière, Alberta occidental. (Non pas lac Coldwater, lac Upper-Bow; ni mont Goat, ni rivière Askow.)

BOW; chaîne de montagnes dans les Rocheuses, Alberta et Colombie-Britanique.

Bow. Voir Hector.

BOWDEN; lac, au sud du lac Clay, région de Kenora, Ontario.

Bowdain. Voir McLean.

Bowes. Voir Constance.

BOWMAN; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BOWTREE; lac et rivière se déchargeant dans le côté méridional du lac La Ronge, Sask.

BOXER; bief, à l'est de l'île Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BOYER; récif, à l'est du récif de Belcher, comté de Bruce, Ontario.

BOYER; rivière, tributaire de la rivière La-Paix, et aussi établissement, Alberta. (Non pas Paddle river.) Infirmation d'une décision antérieure.

Boyne. Voir Morris.

BRABANT; île, baie de Clayoquot, côte sud-occidentale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Pender.)

BRAEBURN; lac et mont, au nord-ouest du lac Laberge, Yukon.

BRAMHAM; île, baie de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Branham.)

BRANDON; île, baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Double.)

Branham. Voir Bramham.

BRANTNOBER; mont, partie sud-occidentale du Yukon.

BRAS D'OR; lac, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse, (Non pas Great Bras d'Or.)

BRATT; île, à l'ouest de l'île Georgina, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

BRAY; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Russell, Ontario. (Non pas Bray's ni Bray's Crossing.)

BRAY; récif, à l'est de la batture Ruel, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

Bray's Crossing. Voir Bray.

BRAZEAU; lac et rivière, tributaire de la Saskatchewan, aussi chaîne de montagnes, Alberta Central. (Non pas Brazeau's.)

BRÉBEUF; île dans la partie méridionale de la baie Georgienne, région de Muskoka, Ontario. (Non pas Brébœuf.)

BREECHES; lac, township de Garthby, comté de Wolfe, Qué.

BRENTON; montagne, au nord de la rivière Chemainus, île de Vancouver, Colombie-Britannique.

BRETT; mont, au nord-ouest du mont Bourgeau, Alberta.

BREVOORT; île, à l'est de la péninsule de Beekman, Franklin.

BREWER; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, en amont du ruisseau Scroggie, Yukon.

BREWERY; ruisseau, tributaire de la rivière Wild-Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BREWSTER; ruisseau et glacier, au sud-ouest de Banff, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Brian. Voir Brine.

BRIDGE; île, au nord de l'île Broughton, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Chimney.)

BRIDGLAND; rivière, tributaire de la rivière Thessalon, région d'Algoma, Ont. (Non pas branche est de la rivière Thessalon.)

BRIER; île, à l'entrée de la baie Ste-Marie, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Bryer.)

BRIGHT; lac, township de McClintock, comté de Haliburton, Ontario.

BRIGHTON; township, dans le comté de Northumberland, Ontario.

BRINE; lac, à l'est de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Brian.)

BRINSTON; village et bureau de poste, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Brinston's Corners.)

Brinston's Corners. Voir Brinston.

BRION; île, groupe Madeleine, comté de Gaspé, Qué. (Non pas Bryon, Byron, ni Cross.)

Bristol. Voir Shemogne.

BRITANNIA BAY; village, bureau de poste et station estivale, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Britannia-on-the-Bay.)

BRITTON; montagne, au nord de la rivière Tulameen, région de Yale, Colombie-Britannique.

BROADBACK; rivière, se jette vers l'ouest dans la baie de Rupert, au nord de la rivière Nottaway, dans la région d'Abitibi, Québec. (Non pas Little Nottaway.)

BROCK; groupe d'îles, fleuve Saint-Laurent, à l'ouest de Brockville, comté de Leeds, Ont. (Non pas Brock's.)

BROCK; île, au nord de l'île Saint-Laurent, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Squaw.)

BROCKWAY; établissement et bureau de poste, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Brookway.)

BRODEUR; île, au sud de la baie Shesheeb, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

BROKENMOUTH; rivière, affluent de la rivière Nelson, Kéwatin. (Non pas Broken-mouth.)

Brookway. Voir Brockway.

BROTCHIE; récif, à l'entrée sud-est du havre de Victoria, Colombie-Britannique. (Non pas Brotchy.)

BROUGHTON; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Corn.)

Brown Dame. Voir Marble Dame.

BROWNIE; lac, township de Smellie, région de Kenora, Ont.

BROWNS; creek, tributaire de la rivière Forty-mile, près de la frontière internationale, Yukon. (Non pas Brown ni Brown's.)

Brown's. Voir Knapp.

Brownwater. Voir Coffee.

BRUCE; havre, côte septentrionale du détroit de Hudson, Franklin.

BRUCE; rivière, à l'ouest de la rivière Driftpile, dans le midi de l'Alberta.

Brucy's. Voir Brussy.

BRUINS; col, dans la chaîne Hermit des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Bruin's.)

BRÛLÉ; pointe, sur la rivière Athabaska, vis-à-vis l'embouchure de la rivière Little Buffalo, Alberta. (Non pas Point Brulée.)

Brûlé. Voir Grand.

Brush. Voir Sheaffe.

BRUSHY; ruisseau, se jette dans le lac Christopherson, région d'Abitibi, Québec.

BRUSSY; pointe, sur le côté nord de l'île Perrot, comté de Vaudreuil, Qué. (Non pas Brucy's.)

BRYANT; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, au Sud de la rivière Klondike, Yukon.

Bryer. Voir Brier.

Bryon. Voir Brion.

BUCK; ruisseau, tributaire de la rivière Bulkley, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

BUCKEYE; batture, au sud de la pointe Jenkins, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

BUCK HILL; rivière, tributaire de la rivière Nipukatasi, région d'Abitibi, Québec.

Buckley. Voir Bulkley.

Buck's. Voir Beaurivage.

BUFFALO; lac, au sud de la rivière Bataille, Alberta, (Non pas Bull.)

BUFFALO POUND; lac, au nord de Moosejaw, Sask. (Non pas Highpound.)

BUISSON; pointe, à l'ouest de Melochville, comté de Beauharnois, Qué. (Non pas Buisson's.)

BUKEMIGA; lac, à l'ouest du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

BULKLEY; rivière, tributaire de la rivière Skeena à Hazelton, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Buckley.)

BULL; rivière, tributaire de la rivière Kootenay, au nord de Wardner, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Bad.)

Bull. Voir Buffalo.

BULLER; récif, au sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Bumfrau. Voir Beechwood.

BUNTZEN; lac, à l'est du bras nord de l'Inlet Burrard, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Trout.)

BURGESS; mont et col, au sud-ouest du mont Field, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

BURGOYNE; baie, côte sud du détroit d'Hudson, Ungava.

BURKE; île, au sud de la pointe de Reid, comté de Brûce, Ontario.

BURNET; lac, à l'ouest du lac Kennabutch, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

BURNHAM; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

BURNS; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

BURNS; lac, le long de la ligne télégraphique au sud du lac Babine, région de Caribou, Colombie-Britannique.

BURNT; île, vers le nord de l'île Inner-Duck, et séparée de l'île Manitouline par un chenal très étroit, région de Manitouline, Ontario. L'extrémité méridionale de cette île a été appelée "Peninsular Point" par l'amiral Bayfield.

BURNT; rivière, comtés de Haliburton et de Victoria, Ontario.

Burnt. Voir Aubrey.

BURNT BAY; lac, au sud du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

BURNT ISLAND; havre, île Manitouline, côté sud, région de Manitouline, Ontario.

Burntstone. Voir Battersby.

BURNTWOOD; baie, rive sud du lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

BURNTWOOD; lac et rivière, tributaire de la rivière Nelson, Kéwatin. (Non pas Wepiskow.)

BURRILL; pointe, passage Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

BURRITT RAPIDS; village et bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Burritt's Rapids.)

BURTON; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

BURTON; île, à l'ouest de l'île Bérens, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Little Black.)

BURTON; ville, sur le fleuve Columbia, près de l'extrémité nord du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Burton city.)

BURVEITH; bras, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

BURWELL; port, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

Bush. Voir Renny.

BUTLER; baie, au nord de la baie de Cyrus-Field, Franklin.

BUTLER; lac, au sud du lac Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kabitustigweiak.)

BUTTON; îles, côté sud de l'entrée du détroit d'Hudson, Ungava.

BUTZE; pointe et rapides, entre le bassin Morse et le passage Shawatlan, à l'est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

BUZZARD; lac, township de Burleig, comté de Peterborough, Ontario.

BUTZE; pointe, à l'est de l'île Digby, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Byron. Voir Brion.

C

Cabane. Voir Coban.

Cabistachuan. Voir Kabistachuan.

CACHE; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

CAHILL; lac, à l'ouest du lac Slogan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Cahnish. Voir Kanish.

CAIN; pointe, passage Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

CAIN; rivière, tributaire de la Miramichi, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Cain's, ni Kains.)

CAIN RIVER; village et bureau de poste, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Cain's River.)

CAIRN; île et montagne, golfe Richmond, Ungava.

CALDER; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

CALDWELL; île et pointe, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario. (Non pas île Crystal, ni pointe Grassy.)

CALEDONIA; village, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Middle Caledonia.)

Calete. Voir Kaiete.

CALF; ruisseau, aux sources de la rivière Klondike, Yukon.

CALF PASTURE; pointe et batture, township de Brighton, comté de Northumberland, Ont.

Calvin Grove. Voir Kelvingrove.

Camden. Voir Campden.

CAMELOT; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Hog.)

CAMERON; lac, au nord-ouest du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

CAMERON; montagnes, au sud du bras Taku, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CAMP; lac, township de Finlayson, région du Nipissing, Ontario.

CAMPBELL; ruisseau, tributaire de la rivière Pelley, Yukon. A l'embouchure de ce cours d'eau était le poste Pelley, abandonné en 1850.

CAMPBELL; île, à l'est de l'île Flatland, région de la baie du Tonnerre Ontario. (Non pas Little Flatland.)

CAMPBELL; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Round.)

CAMPBELL; monts, au nord-ouest de Dawson, et aux sources de la rivière aux Liards, Yukon.

CAMPBELL; récif, au sud-ouest de la baie Doreas, comté de Bruce, Ontario.

CAMPBELL; vallée, à l'ouest de la rivière Ice, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CAMPBELL CROSS; village et bureau de poste, comté de Peel, Ontario. (Non pas Campbell's Cross.)

CAMPBELLTON; petite ville, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas Campbell-Town.)

CAMPDEN; bureau de poste, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Camden.)

CAMPOBELLO; île, au nord-ouest de l'île du Grand-Manan, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Campo Bello.)

Canaan. Voir New Canaan.

CANBORO; bureau de poste, comté de Haldimand, Ontario. (Non pas Canborough.)

CANNING; lac, township de Minden, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Cannings.)

CANOE; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

Canoe. Voir Kamongus.

CANON; lac et rivière, tributaire de la rivière Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Canous. Voir Kanus.

Canouse. Voir Kanus.

CANTIN; batture, au sud-ouest de Saint-Joseph, comté de Huron, Ontario.

CANYON; ruisseau, tributaire de la rivière Dease, aussi lac, au sud du lac Lindeman, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas lac Deep.)

CANYON; ruisseau, branche du ruisseau Quartz, rivière Indian, et butte entre les lacs Laberge et Marsh, Yukon.

CAP BRULÉ; station et phare, sur le cap de ce nom, en aval du cap Tourmente, comté de Montmorency, Québec. (Non pas Montée du Lac.)

CAP CHAT; station, phare et bureau de poste, sur le cap de ce nom, aussi rivière et township, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Cap-de-Chate, ni Cape Chatte.)

Cap-de-Chate. Voir Cap Chat.

Cape Chatte. Voir Cap Chat.

Cap de Moselle. Voir Demoselle.

Cape of Hopes Advance. Voir Hopes Advance.

Cape Horn. Voir Pilot.

CAPLAN; rivière et bureau de poste de Caplan, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas Capelan, ni Caplin.)

Captain John's. Voir Foresters.

CARAQUET; baie, paroisse, rivière et village, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Caraquette.)

CARCAJOU; rivière, tributaire de la rivière Kinojevis, comté de Pontiac, Québec.

CARCROSS; station et bureau de poste, entre les lacs Bennett et Nares, dans le Yukon méridional. (Non pas Caribou, ni Caribou Crossing.)

Cardinal's. Voir Arcand.

CARIBOO; district, lac et division minière dans la partie centrale de la Colombie-Britannique. (Non pas Caribou.)

Cariboo. Voir Stevens.

CARIBOU; ruisseau, tributaire de la rivière Dominion, Yukon.

CARIBOU; ruisseau et pointe, à l'est du fleuve Columbia, entre les lacs Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Caribou. Voir Carcross.

Caribou. Voir Keshkabuon.

Caribou. Voir Meacham.

Caribou. Voir Mudjatik.

Caribou Crossing. Voir Carcross.

CARIBOU MINES; bureau de poste, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Caribou Gold Mines.)

CARLETON; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

CARLSBAD SPRINGS; bureau de poste et station de ch. de fer, comté de Russell, Ontario. (Non pas Eastman's Springs.)

CARMACK; fourche, creek Bonanza, Yukon.

CARNARVON; mont, au nord-ouest du lac Emerald, Montagnes-Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas McMullen.)

CARNEGIE; île, au nord de l'île Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

CARON; lac, township de Pettypiece, région de la rivière La-Pluie, Ont.

CARON; pointe, à l'est de Sainte-Anne-de-Bellevue, comté de Jacques-Cartier, Qué.

CARON; pointe, à l'entrée sud de la baie Bathurst, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Carron.)

Carp. Voir Lomond.

CARR; station de chemin de fer, comté de Huntingdon, Qué. (Non pas Carr's, ni Carr's Crossing.)

Carroll. Voir Macdonald.

CARROLL WOOD; baie, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Woods.)

Carron. Voir Caron.

CARROT; rivière, se jette dans la Saskatchewan à l'ouest du Pas, Saskatchewan. (Non pas Root.)

Carr's Crossing. Voir Carr.

CARRYING PLACE; village sur le chemin de ce nom, comtés de Northumberland et Prince-Edouard, Ontario.

CARSON; lac, township de Jones, comté de Renfrew, Ontario.

CARTER; baie, à l'est de la pointe Jenkins, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

CARTER; mont, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CARTER; rocher, à l'ouest de l'île Green et au sud de l'extrémité occidentale de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

CARTIER; mont, à l'est du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CARTIER; bureau de poste, comté de Beauharnois, Qué. (Non pas Cartierville.)

Cartierville. Voir Cartier.

CARYS SWAN NEST; cap, île Coats, baie d'Hudson, Kéwatin. (Non pas Cary's Swan Nest.)

Cascade. Voir Coast.

Cascade. Voir O'Hara.

CASCUMPEQUE; baie, comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Cuscumpec, ni Holland.)

CASEY; anse, au sud de la pointe Pariseau, île Digby, port de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

CASHIONGLEN; bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Cashon's Glen.)

CASSELS; lac, townships de Cassels et de Riddell, région du Nipissing, Ontario. (Non pas White Bear.)

CASSIAR; région de la Colombie-Britannique.

CASSIAR; barre, rivière Lewes, au sud de la rivière Big-Salmon, Yukon.

CASSIAR; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en amont de Fortymile, Yukon.

CASSIAR; montagnes, aux sources de la rivière aux Liards, Colombie-Britannique et Yukon.

CASSIDY; lac et station de chemin de fer, au sud-ouest de Cobalt, région de Nipissingue, Ontario. (Non pas Bass.)

CASTOR AND POLLUX; pics, à l'est de la montagne Bonney, chaîne des Selkirks, Colombie-Britannique.

CASTOR; ruisseau, tributaire de la rivière Bataille, Alberta. (Non pas Beaverdam.)

CASTILIAN; batture, au sud-est de l'île Cokburn, près de l'entrée du détroit de Mississagi, région de Manitouline, Ontario.

CAT; lac et rivière, tributaires du lac Saint-Joseph, Kéwatin. (Non pas rivière Cat Lake.)

CATAMONT; pic, chaîne de l'Hermite dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CATARACT; ruisseau, tributaire de la rivière Kicking-Horse, près de la station d'Hector, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Wapta-creek.)

CATARACT; pic, au nord-est du mont Molar, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

CATARACT; rocher, au sud-ouest de la pointe Porcupine, comté de Bruce, Ontario.

Cataract. Voir Cline.

Catch. Voir Ketch.

CATCHACOMA; lac, township de Cavendish, comté de Perterborough, Ontario. (Non pas Ketchacum.)

Cathawhachaga. Voir Kathawachaga.

CATHEDRAL; mont, à l'est du mont Stephen, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Pinnacle.)

Catline. Voir Georgina.

CAT-TAIL; ruisseau, tributaire de la rivière Opichuan, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

CAUSAPSCAL ; rivière et village, comté de Matane, Québec, (Non pas Casupscull ni Cosupscoult.)

CAVALIER; île, au sud-ouest de l'île Ghegheto, comté de Bruce, Ontario. (Non pas Gull.)

CAVE; rocher, fleuve Yukon, à l'est de la frontière internationale, Yukon.

Cay-ke-quah-be-kung. Voir Kekkekwabi.

CEDAR; île, à l'ouest de la pointe Massasauga, baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario.

CEDAR; île, à l'est de l'embouchure de la rivière Cataracoui, comté de Frontenac, Ont.

Cedar. Voir Kishikas.

CEDARS; île, station de chemin de fer, rapides et village, comté de Soulanges, Qué. (Non pas Bouleau rapides.)

Cegemecega. Voir Kejimkujik.

Cegoggin. Voir Chegoggin.

CELTIS; lac, au sud de la baie William, lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ont.

CENTREFIRE; lac, au nord-ouest du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Centre Fire.)

CHABATOK; village sauvage sur le bord de la baie Kabistachuan, lac Mistassini, région de Mistassini, Québec.

Chagoggin. Voir Chegoggin.

CHAKWA; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

CHALEUR; baie, dans le golfe Saint-Laurent, entre la province de Québec et le Nouveau-Brunswick. (Non pas Bay of Chaleur, ni Baie des Chaleurs.) Si l'on se sert de l'expression française, on doit dire: Baie de Chaleur.

Chaloupe. Voir Shallop.

CHAMBERLAIN; île, au nord du détroit de Hudson, Franklin. (Non pas Crete.)

CHAMBLY; village, comté de Chambly, Québec. (Non pas Chambly Basin.)

CHAMPAGNE; île et pointe, à l'est de la pointe Shipman, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

CHANCELLOR; pic, à l'est de Leanchoil, station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CHANDINDU; rivière, tributaire du fleuve Yukon, entre Dawson et Cudahy, Yukon.

CHANNEL; pointe, côté nord-est de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ont.

CHANNEL; rocher, au nord-ouest de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

CHANTLER; bureau de poste, comté de Welland, Ontario. (Non pas Chantler's.)

CHANTRY; île, au sud de la rivière Saugeen, comté de Bruce, Ontario. La batture qui entoure l'île porte le même nom.

Charlebois. Voir Arcand.

CHARLES; île, dans le détroit d'Hudson, Ungava. (Non pas Katutok.)

CHARLO; village, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Charlo Cove, ni Charlo's Cove.)

Charlo's Cove. Voir Charlo.

CHARLOTTE; lac, township de Brudenell, comté de Renfrew, Ontario.

CHARLTON; baie, au nord-ouest de la pointe de Leask, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

CHASE; île, dans la baie de Frobisher, Franklin.

Chateauguay. Voir Lalonde.

CHEBISTUANONEKAU; rivière, eaux supérieures de la rivière Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

CHEGOGGIN; pointe, village et bureau de poste, comté de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Cegoggin, ni Chagoggin.)

CHEHALIS; ruisseau, se jette dans la baie Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Chehalis.)

CHEMAINUS; baie, lac, station de ch. de fer, rivière et village, dans la partie sud-orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Horse Shoe Bay.)

Chemainus. Voir Kulleet.

CHEMUNG; lac et bureau de poste, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Chemong, ni Shemong.)

CHENEY; village, bureau de poste et station de ch. de fer, comté de Russell, Ontario. (Non pas Cheney Station village.)

Cheney Station. Voir Cheney.

CHENSAGI; rivière, qui se jette dans le lac Gull, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Tshensagi.)

CHEOPS; mont, dans la chaîne des Selkirks région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CHERRY; île, au sud-est de l'île Dead, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont

CHERRY; lac, au nord-ouest du lac Lost, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Cherry. Voir Robert.

Cherry. Voir St. Helena.

CHESLATTA; lac, au sud du lac Français, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Chestatta.)

CHETICAMP; île, rivière et petite ville, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Chétican.)

CHEVERIE; ruisseau et village, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Chiverie.)

CHIBLOW; lac, dans les townships de Montgomery et de Scarfe, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Macoming.)

CHIBOUGAMAU; lac et rivière, au sud du lac Mistassini, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Chibougamou, ni Chibougamoo.)

CHICHESTER; île, au nord-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

CHICOT; rivière, comté des Deux-Montagnes, Qué. (Non pas Petit Chicot.)

CHIDLEY; cap, à l'entrée du détroit d'Hudson, Ungava. (Non pas Chudleigh.)

CHIEF; île, près de l'extrémité septentrionale du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

Chief Mountain. Voir Waterton.

CHIEFS; pointe, township d'Amabel, comté de Bruce, Ontario.

CHIGNECTO; baie, entre le comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse, et les comtés d'Albert et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Chignecto channel.)

CHIKOIDA; mont et rivière, rivière Nakina, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CHILAKO; rivière, tributaire de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Chilacco ni Mud.)

Chimney. Voir Bridge.

CHILCOTIN; lac, rivière et village, régions de Caribou et Lillooet, Colombie-Britannique.

CHIMO; poste, sur le fleuve Koksoak, Ungava. (Non pas Fort Chimo.)

CHINA; anse et récif, près la pointe Wreck, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

China Hat. Voir Klemtu.

CHINIKI; lac et ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, aussi montagne, Alberta. (Non pas Chiniquy.)

CHIP; lac, à l'ouest de Sainte-Anne, Alberta. (Non pas Dirt ni Lobstick.)

CHIPEWYAN; poste de la compagnie de la B. d'H., et mission près de la décharge du lac Athabasca; aussi lac au sud-ouest du lac Athabaska, Alberta. (Non pas Chippawyan ni Chippewyan.)

CHIPEWYAN; établissement, près de l'extrémité sud-ouest du lac Athabaska, au nord-est de l'Alberta. (Non pas Fort Chipewyan.)

CHIPMAN CORNER; bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Chipman Corners, Chipmans Corner ni Chipman's Corners.)

CHIPPAWA; village, comté de Welland, Ontario. (Non pas Chippewa.)

Chippewa. Voir Harmony.

Chippewa. Voir Welland.

CHIPUTNETICOOK; lacs, sources du fleuve Sainte-Croix, sur la frontière occidentale du Nouveau-Brunswick. (Non pas Chiputnecticook ni Chiputnaticook.)

Chisaouataisi. Voir Sassawatisi.

CHISHOLM; batture, baie de Michael, côté sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

CHISMAINA; lac, au sud-est du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CHIVELSTON; lac, au sud du lac Harris, région de la baie-du-Tonnerre, Ontario.

Chiverie. Voir Cheverie.

CHONAT; baie et pointe, rive sud du détroit d'Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Lake.)

Choniaban. Voir Sholiaban.

CHOQUETTE; barre, dans le fleuve Stikine, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Choquette's.)

CHORKBAK; inlet, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Tchork-back.)

Chrislers. Voir Crysler.

CHRISTIE; montagne et col, crête des rivières Ross et Gravel, Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

CHRISTIE LAKE; bureau de poste, comté de Lanark, Ontario. (Non pas Christy's Lake.)

CHRISTINA; baie, côte méridionale de l'île Manitouline, et côte orientale de l'île Burnt, région de Manitouline, Ontario.

CHRISTOPHERSON; lac, au nord du Grand Lac Victoria, dans la région d'Abitibi, Québec.

CHRISTY; ruisseau, à l'est du lac Whatshan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Chrysler. Voir Crysler.

Chuan. Voir Saltspring.

Chuch Koone. Voir Chukuni.

Chudleigh. Voir Chidley.

CHUDLIASI; baie, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Chudli-a-si.)

CHUNGO; ruisseau, tributaire de la branche-sud de la rivière Brazeau, Alberta centrale. (Non pas Trail.)

CHURCH; pointe, baie de Markham, dans le détroit d'Hudson, Franklin.

CHURCHILL; fleuve, se jette dans la baie d'Hudson, Saskatchewan et Kéwatin. (Non pas Missinnipi ni English.)

CHUTE COVE; village, comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Chute's Cove.)

CIGAR; île, au nord de la pointe Chiefs, comté de Bruce, Ontario.

CINDER; pointe, côte orientale de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ont.

CINNAMON; creek, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CIRCLE; lac, à l'ouest du lac Favel, région de la rivière La-Pluie, Ont.

CIRQUE; pic, au nord-est du lac à l'Arc, Montagnes-Rocheuses, Alberta.

Citron. Voir Gordon.

CLACHNACUDAINN; chaîne de montagnes et neiges perpétuelles, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Clach-na-coodin.)

Clairville. Voir Humber.

CLAPHAM; lac, township de Thetford, comté de Mégantic, Qué.

CLAPPISON; bureau de poste, comté de Wentworth, Ontario. (Non pas Clappison's Corners.)

CLARK; havre, baie de Cornell Grinnell, Franklin. (Non pas Frank Clark.)

CLARK; lac, township de Dungannon, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Clark's.)

CLARK; pointe, baie Gabarus, comté de Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Low.) Nouveau nom pour éviter toute confusion avec Low point et Low Point post office, George bay, comté d'Inverness.

CLARK; pointe et récif, comté de Bruce, Ontario. (Non pas Pine Point ni Clark Point reef.)

CLARKE; glacier et pic, au sud-est du mont Bonney, chaînes des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CLARKE; île, Blind bay, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Clarke's.)

CLAY; ruisseau et lac, township de Villeneuve, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Clay Brook lake.)

CLAY; rivière, tributaire de la rivière Bell, région d'Abitibi, Québec.

CLEAR; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

Clear. Voir Smooth Rock.

Clear. Voir Sasaginaga.

Clear. Voir Wakomata.

CLEARWATER; rivière, tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Clearwater. Voir Teggau.

CLEAVELAND; pointe, rive sud de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Cleveland.)

CLEFT ROCK; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

CLEMENTS LAND; dans la partie orientale du district de Franklin.

CLEOPATRA; île, au sud-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Cleveland. Voir Cleaveland.

CLIFF; lac, au sud-ouest du lac Perrault, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Mountain.)

CLINE; mont, au sud-ouest du mont Sentinelle, aussi rivière qui se jette dans le fleuve Saskatchewan, au nord du mont Sentinelle, Alberta centrale. (Non pas White Goat, ni Cataract.)

CLINTON; ruisseau, près de Cudahy, Yukon.

CLINTON-COLDEN; lac, au nord-est du Grand Lac de l'Esclave. (Non pas Clinton Golden.)

CLIO; baie et pointe, bras de mer de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Clondyke. Voir Klondike.

Cloyah. Voir Kloiya.

CLUB; île, au sud-ouest de Rockport, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

CLUSTER; rochers, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

CLYDE CORNERS; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Clyde's Corners.)

Coac. Voir Koak.

COACHMAN; promontoire, côte est de la baie Mahone, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Covey.)

COAL; ruisseau, lac et colline, au nord de la rivière Watson, Yukon.

COAL; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de Fortymile, Yukon.

COAST; chaîne de montagnes dans l'ouest de la Colombie-Britannique et du Yukon. (Non pas Cascade.)

COBALT; lac et petite ville, région du Nipissingue, Ontario.

COBAN; rivière, tributaire de la rivière Waswanipi, en aval de la rivière Otchisk, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Cabane.)

COBB; lac, comté de Russell, Ontario. (Non pas The Lake.)

COCAGNE; havre, île, rivière et petite ville, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Cocaigne.)

COCHRANE; rivière, se jette dans le lac Deer, au sud du lac de l'Ile, Kéwatin.

COCKBURN; île, région de Manitouline, Ontario.

COCKBURN; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Picnic.)

COCKBURN; terre, dans la partie nord-occidentale de l'île Baffin, Franklin. (Non pas Cockburn Island.)

Cockmagun. Voir Cogmagun.

Cockmagon. Voir Cogmagun.

COCKSCOMB; montagne, près des sources du ruisseau Jumpingpound, dans le sud de l'Alberta.

COEHILL; bureau de poste, et station de chemin de fer, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Coe Hill, ni Coe Hill Mines.)

COFFEE; rivière, tributaire de la rivière Bell, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Brown-water.)

COFFEY; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Coffey's Corners.)

Coffey's Corners. Voir Coffey.

COGLE; col, à la tête de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COGMAGUN; rivière, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Cockmagun, ni Cockmigon.)

COLD; ruisseau, tributaire de la rivière Gizzard, dans la région d'Abitibi, Québec.

Cold. Voir Kississing.

COLDBROOK; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Cold Brook Station P. O.)

Cold Brook. Voir Colebrooke.

COLDSTREAM; rivière, qui se jette dans le lac Saint-François, comtés de Beauce et de Mégantic, Qué.

COLDWATER; rivière, se jette dans l'extrémité orientale du lac Supérieur, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Blind.)

Coldwater. Voir Bow.

COLE; pointe, extrémité nord-occidentale de l'île Big, baie de Quinté, comté du Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Cole's.)

COLEBROOKE; établissement, au sud de Campbellton, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas Coldbrook, ni Cold Brook.)

COLEMAN; anse et havre, à l'ouest de l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Coleman's.)

COLERAINE; station de chemin de fer, township et village, comté de Mégantic, Qué. (Non pas Colraine, ni Coleraine Station post office.)

COLLIE; mont, au nord-ouest du mont Balfour, Montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Collie. Voir Yoho.

COLLIER; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Collyer.)

COLLINS; batture, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

COLLINSON; pointe, passage Active, détroit de Georgie, Colombie-Britannique.

COLMER; cap, à l'entrée de "Crooks inlet," détroit d'Hudson, Franklin.

Colraine. Voir Coleraine.

Colombe. Voir Coulombe.

COLQUHOUN; île, dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Cornwall, comté de Glengarry, Ont. (Non pas Colquhon, ni Colquhouns.)

COLUMBIA; fleuve, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COMB; îles et rivières, côte orientale de la baie d'Hudson, Ungava. (Non pas Comb Hills Islands and River.)

COMBLAIN; mont, sur l'île Digby, côté occidental du port de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britanique.

Commandant. Voir Papineau.

COMMERELL; pointe, côté sud de l'anse Raft, côte nord-occidentale de l'île de Vancouver, Colombie-Britannique.

Commerell. Voir Sutil.

COMMISSIONERS; lac, comté du Lac Saint-Jean, Québec. (Non pas Commissioner.)

COMPASS; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario.

CONE; butte, près de l'embouchure du ruisseau de Clinton, Yukon.

CONE; montagne, près du fleuve Stikine, au nord de la rivière Scud, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CONE; pointe, côte occidentale du lac Evans, dans la région d'Abitibi, Québec.

CONN MILLS; village, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Conn's Mills.)

CONNOLLY; montagne entre la baie Mackenzie et le chenal Sutlej, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Conolly.)

CONRAD; camp minier, sur la côte occidentale du bras Windy, Yukon. (Non pas Conrad City.)

CONRAD; mont, à l'est du bras Windy du lac Tagish sur la frontière entre la région de Cassiar, Colombie-Britannique, et le Yukon.

CONRAN; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Refugee.)

CONSOLATION; ruisseau, se jette dans le lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CONSOLATION; vallée, à l'est du lac Moraine, Alberta.

CONSTANCE; île, entre les îles Georgina et Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Bowes.)

CONTACT; ruisseau et lac, au sud-est du lac File, Kéwatin.

CONY; ruisseau, près du mont Woden, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COOK; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

COOK; lac, township de Britton, région de la rivière La-Pluie, Ont.

COOK; pointe, en aval de Rockport, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Cary, ni Cook's.)

COOK; station de chemin de fer, comté de Haldimand, Ontario. (Non pas Cook's.)

Coolen. Voir Coonan.

COONAN; anse, baie de Shag, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Coolen.)

COOPER; lac, élargissement de la rivière Marten, district de Mistassini, Québec.

COOPER; mont, près des lacs Hutshi, Yukon.

COOPER; pointe, rive sud du détroit d'Okisollo, côte du Pacifique, Colombie-Britannique.

COPELAND; montagne, chaîne Gold, au nord-ouest de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COPEWAY; lac, township de Lake, comté de Hastings, Ontario.

COPPER; ruisseau, tributaire de la rivière Hackett, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

COPPER; île, dans la partie méridionale du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Copper. Voir Zymoetz.

COQUIHALLA; lacs, mont et rivière, région de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas Coquahalla.)

CORBIN; passage et pic au nord d'Illecillewaet, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CORDOVA; baie, côte sud-orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Cormorant.)

CORISANDE; baie, côte orientale du lac Huron, comté de Bruce, Ontario.

CORMORANT; lac, au nord-ouest du lac de l'Orignal, Kéwatin.

Cormorant. Voir Cordova.

CORN; île, au sud-est de Gananoque, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

CORN; lac, township de Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Corn. Voir Broughton.

CORNET; haut-fond, au sud-ouest de la pointe de Greenough, comté de Bruce, Ontario.

CORNWALL; île, au nord de la presqu'île de Grinnell, Franklin. (Non pas North Cornwall.)

CORNWALLIS; île, à l'ouest de l'île Devon, Franklin.

CORNWALL PARK; station estivale, à l'extrémité orientale de l'île Big, baie de Quinté, comté du Prince-Edouard, Ontario.

CORRAL; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, à l'est de Laggan, Alberta.

CORSAIR; récif, à l'ouest de la pointe Reid, comté de Bruce, Ontario.

COSTE; île, bras de mer de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

COPSTIGAN; mont, au nord-est du lac Minnewanka, parc des montagnes Rocheuses, Alberta.

Cosupscoult. Voir Causapscal.

CÔTE-DES-NEIGES-OUEST; village, comté d'Hochelaga, Québec. (Non pas Côte des Neiges West.)

COTTONWOOD; rivière, tributaire de la rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

COUDRES; île, comté de Témiscouata, Québec.

COUGAR; ruisseau et montagne, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COUGAR; ruisseau, tributaire de la rivière Little Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

COULOMBE; lac et rivière, qui se jettent dans le lac Aylmer, comté de Wolfe, Qué. (Non pas Colombe.)

COUNTESS WARWICK; baie, côte nord de la baie de Frobisher, Franklin.

COUNTS; banc, au sud-ouest de l'île Dead, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

COURTENAY; baie, port de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. (Non pas Courtney.)

COUTTS; rivière, tributaire de la rivière Saulteux, dans le centre de l'Alberta.

COVE; île, à l'entrée de la baie Georgienne, Ontario. (Non pas Isle of Coves.)

COVE ISLAND; haut-fond, du côté nord-occidental de l'île Cove, baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

Covey. Voir Coachman.

COW; île, dans la baie de Quinté, à l'est de Belleville, comté de Prince-Edouard, Ont.

COWAN; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Cowan's.)

COWAN; rivière, au nord du lac Cormorant, Kéwatin.

COWICHAN; région, havre, lac, bureau de poste et fleuve, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Cowichin, ni Cowitchin.)

Cowitchin. Voir Cowichan.

COX; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Cox's.)

COYLE; anse et promontoire, côté occidental de la baie Blind, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Coyle's, ni Kieley.)

CRAB; anse, au sud de la baie Red, comté de Bruce, Ontario.

Craigs. Voir Stanley.

CRANBERRY; ruisseau, près de l'extrémité septentrionale du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CRANBERRY; lac, rivière aux Herbes (Grass), à l'ouest du lac aux Roseaux (Reed), Kéwatin.

CRANBROOK; ville, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CRATER; ruisseau, affluent du lac Quiet, Yukon.

CRATER; lac, au sud-ouest du lac Lindeman, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

CREASE; île, au large de l'entrée de l'inlet Knight, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Lewis.)

Creighton. Voir Crichton.

CRESTON; station de chemin de fer et jonction, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Crete. Voir Chamberlain.

CRICHTON; plage, cap, île et batture, au sud-ouest de l'île Madame, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Creighton.)

CROIL; île, près de la pointe Farran, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Croil's.)

CROOKED; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

CROOKS; inlet, côte septentrionale du détroit de Hudson, Franklin. (Non pas Ka-lik-took-duag.)

CROSBY; lac, dans le township McVittie, région du Nipissingue, Ontario.

CROSS; lac, au nord du lac Pipestone, rivière Nelson, Kéwatin.

Cross. Voir Brion.

CROW; rivière, comtés de Hastings et de Peterborough, Ontario.

Crow. Voir Kakagi.

Crow harbour. Voir Queensport.

CROWN; mont, dans la partie centrale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

CROWN; mont, au centre de l'île de Vancouver, Colombie-Britannique.

CROWSNEST; lac, montagne, col, station de chemin de fer, rivière, Alberta, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Crow Nest, Crow's Nest, Crow-nest, ni Crownest.)

CRYSLER; village, bureau de poste et station de ch. de fer, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Chrysler.)

CRYSLER; île, dans le fleuve Saint-Laurent, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Chrisler's.)

Crystal. Voir Caldwell.

CUHADY; poste sur le bord du fleuve Yukon, au nord-ouest de Dawson, Yukon.

CUMBERLAND; lac, Saskatchewan orientale. (Non pas Pine Island lake.)

CUMBERLAND; péninsule et détroit, dans la partie sud-orientale du district de Franklin. (Non pas Northumberland inlet, Hogarth sound, ni Penny gulf.)

CUMMING; pointe, île Drury, détroit Queen Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Cumming, ni Cummings.)

CUMMING; pointe, île de Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

CUNDALE; baie, côte orientale de l'île Horsfall, détroit d'Hecate, région de la Côte, Colombie-Britannique.

CUNLIFFE; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Gunliffe.)

CURRIE; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté d'Oxford, Ontario. (Non pas Currie's Crossing.)

Currie's Crossing. Voir Currie.

Cut. Voir Lindsay.

CUTARM; rivière, tributaire de la rivière Qu'Appelle, dans le sud-est de la Saskatchewan. (Non pas Big Cutarm.)

CYCLONE; pic, contre-fort avancé du mont Drummond, montagnes Rocheuses, Alberta.

CYPRIAN; pic, chaîne Bishop's dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

CYRUS FIELD; baie, côte orientale de la Terre de Baffin, Franklin. (Non pas Cyrus W. Field.)

D

DACK; pointe, à l'ouest de Port-Elgin, comté de Bruce, Ontario.

Dadancour. Voir Giroux.

DAGO; ruisseau, tributaire de la rivière Little-Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DAHADINNI; rivière, tributaire du fleuve Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Dahadinee, ni Dahadinne.)

DAIL; pic, à l'ouest du bras Windy du lac Tagish, Yukon.

DALESVILLE; rivière, tributaire de la rivière West, comté d'Argenteuil, Qué. (Non pas Middle Branch of West River.)

Dalhousie Mills. Voir Dalhousie Station.

DALHOUSIE STATION; village et bureau de poste, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Dalhousie Mills.)

D'Alogmy. Voir Maple.

DALTON; chaîne de montagnes, près du lac Dezadeash, dans le sud-ouest du Yukon.

DALY; mont, au sud-est du mont Balfour, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DANE; île, à l'est de l'île Lyal, comté de Bruce, Ontario.

DANIELS; lac, au nord du lac Linklater, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Daniel, ni Danish.)

Danish. Voir Daniels.

DARES; pointe, côté est de la baie Mahone, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Indian.)

DASHWOOD; île, à l'est de l'île Wallace, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

DARK; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Dark. Voir Aubrey.

DAUPHIN; rivière, qui se jette dans la baie de l'Esturgeon, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Little Saskatchewan.)

DAUPHINEE; cap, anse Hubbard, mont au nord du port Head, comté d'Halifax, et lac au nord-est de la baie Sainte-Marguerite, comtés d'Halifax et de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Dauphiney, ni Dauphney.)

Dauphney. Voir Dauphinee.

DAVE; baie, du côté du midi de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario.

DAVENPORT; ruisseau, se jette à l'extrémité occidentale du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

DAVID; pointe, passage Shawatlan, au nord-est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DAVIDSON; montagne entre la vallée de la rivière Ladue et le lac McQueston, Yukon.

DAVIES; lac, à l'ouest du lac Barnard, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

DAVIS; ruisseau, branche du ruisseau de Walker, à l'ouest de Dawson, Yukon.

DAVIS; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

DAVIS; lac, township de Lutterworth, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Davis'.)

Dawkins. Voir Jorkins.

DAWSON; capitale du territoire du Yukon. (Non pas Dawson City.)

DAWSON; montagne et glacier, au sud-est du mont Bonney, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DAWSON; île, dans le lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

DAWSON; pic, près du lac Teslin, Yukon.

DAWSON; pointe, à l'extrémité nord de l'île Promise, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DAWSON; pointe, à la tête du lac Témiscamingue, région de Nipissing, Ontario.

DAWSON; chaîne de montagnes, au confluent des rivières Lewes et Pelley et du fleuve Yukon, Yukon.

Dawsonvale. Voir Dawsonville.

DAWSONVILLE; petite ville, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas Dawsonvale.)

DEACON; lac, townships de Melick, de Pettypiece et de Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Ant.)

DEAD; île, aussi récif Dead Island, à l'entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

DEADMAN; havre et pointe, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Deadman's.)

DEADWOOD; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de Dawson, Yukon.

DEAN; baie et langue de terre, à l'est de la pointe Dominion, région de Manitouline, Ontario.

DEAN; détroit, au nord de l'île King, côte du Pacifique, Colombie-Britannique. (Non pas Deanes.)

DEASE; lac et rivière, tributaire de la rivière aux Liards, région de Cassiar, Colombie-Britannnique.

DEATHDEALER; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

DEBERT; rivière et village, comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas De Bert.)

Debert. Voir Masstown.

DECEPTION; baie, du côté méridional du détroit de Hudson, Ungava. (Non pas Foster's Harbour, ni Shedlin.)

DECEWVILLE; village, bureau de poste et station de ch. de fer, comté d'Haldimand, Ontario. (Non pas Decewsville.)

DECKER; lac, le long de la ligne télégraphique, au sud des lacs Babine, région de Cariboo, Colombie-Britannique.)

DECOURCY; groupe d'îles, détroit de Pylades, côté sud-est de l'île de Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas DeCourcey.)

Deep. Voir Canyon.

DEEPWATER; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

DEER; île, à 1½ mille au nord-ouest du havre Gull, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Punk.)

Deer. Voir Atiwa.

Deer. Voir Georgina.

Deer. Voir Punk.

DEER PARK; montagne, bureau de poste et avant-poste d'une importante région minière, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Deer mountain.)

DEFOT; ruisseau et montagne, rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

DELANY; lac, au sud-est du lac Lount, région de la rivière La-Pluie, Ont.

DELAP COVE; village, comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Delap's Cove.)

DELISLE; rivière, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas De Lisle, ni L'Isle.)

DELTAFORM; mont, chaîne Bow des montagnes Rocheuses, Alberta, et région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DELTHORE; mont, rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

DELUSION; baie, dans la partie méridionale de l'île Digby, port de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DEMERS; mont, pic dans les montagnes de Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas De Mers.)

DEMOISELLE; cap et ruisseau, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas D'Moiselle, Cap de Moselle, ni Cape de Moiselle.)

DENISE; bras, bras nord-est du bassin Morse, à l'est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DENMARK; lac, au sud du lac Atikwa, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

DENNIS; mont et col, au sud du mont Stephen, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Dennis. Voir Denys.

DENVER; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DENVER; mont, à l'ouest du lac Slocan, Kootenay occidental, Colombie-Britannique.

DENYS; rivière, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse; aussi River Denys, bureau de poste, River Denys Road, bureau de poste, River Denys station, bureau de poste. (Non pas Dennis.)

DE ROTTENBURG; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Bluff.)

DERRY; bureau de poste, comté de Peel, Ont. (Non pas Derry West.)

Derry West. Voir Derry.

DE SALABERRY; île, fleuve Saint-Laurent, comté de Beauharnois, Qué. (Non pas Grand.)

DESCANSO; baie, île Gabriola, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Knight, ni Rocky.)

DESCHAILLONS; seigneurie, village et bureau de poste, comté de Lotbinière, et île sur la rivière Richelieu, comté de Richelieu, Québec. (Non pas d'Eschaillons, des Chaillons, Eschaillons, St-Jean Deschaillons, ni Saint-Jean-Baptiste Deschaillons.)

DESCHAMBAULT; lac, et rivière qui vient du lac Wapawekka, Saskatchewan centrale. (Non pas rivière Bear Lake.)

DESCHÊNES; bureau de poste, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Deschênes Mills.)

Deschênes Mills. Voir Deschênes.

DESERONTO; ville dans le township de Tyendinaga, comté de Hastings, Ont.

DESERT; pointe, à l'extrémité nord-est de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Sand.)

Deseticaux. Voir Azatika.

Despair. Voir Espoir.

Despatch. Voir Dispatch.

Desolation. Voir Ten Peaks.

Desolation. Voir Wenkchemna.

DEVILLE; mont, au nord-est de Ottertail, station de chemin de fer, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DEVILS HEAD; mont, dans le parc des montagnes Rocheuses, Alberta. (Non pas Devil's Head.)

Devil's Head. Voir Minnewanka.

Devil's Pine. Voir Ghostpine.

DEVIZES; lac, à l'ouest du lac Barrington, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

DEVON; île, au nord-ouest de l'île Baffin, Franklin. (Non pas North Devon.)

DEWATTEVILLE; île, au sud-ouest du groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Guide.)

DEWDNEY; mont, rivière Porc-Epic, Yukon.

DEZADEASH; lac et rivière, tributaire de l'Alsek, région sud-occidentale du Yukon.

Dez Amecane. Voir Azatika.

DIAMOND; île à l'ouest de l'île Jubilee, côte nord du détroit d'Hudson, Franklin.

DIAMOND; lac, township de Herschel, comté de Hastings, Ontario.

DIANA; baie, à l'ouest du Cap Hopes Advance, détroit de Hudson, Ungava.

DIBBLE; ruisseau, tributaire de la rivière Bull, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

DICKEY; lac, township de Lake, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Dickeys.)

DICKINSON LANDING; village et bureau de poste, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Dickinsons Landing, ni Dickinson's Landing.)

INGHY; île, entre les îles Barge et Deathdealer, groupe du lac Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas groupe 34.)

DINORWIC; lac et station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Little Wabigoon.)

DION; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, près de Dawson.

Dirt. Voir Chip.

DISCOVERY; lac, à l'est du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Discovery. Voir Plumper.

DISELLA; lac, au sud du lac Chismaina, Yukon.

DISPATCH; île, dans le fleuve Columbia, près de l'extrémité méridionale du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Despatch.)

DIXIE; lac et mont à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Dixie. Voir O'Donnel.

DIXON; lac, township de Limerick, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Dixon's.)

DIXON CORNERS; village et bureau de poste, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Dixon's Corners.)

DOBBS; île, au nord de l'île Gordon, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Hay.)

DOCTOR; île, au sud-est de l'île Tar, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Doctor's.)

DOCTOR; île, côte méridionale du détroit de Hudson, Ungava.

DOCTOR; île, entre l'île Russell et le havre de Tobermory, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

DOCTOR; lac, sur la rivière Churchill, Saskatchewan.

DODGE; anse, à l'ouest de la pointe Parizeau, île Digby, port de Prince-Rupert, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

DODGE; île, au nord de la pointe Parizeau, havre du Prince Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DOG; île, aussi phare et station de l'île Dog, vis-à-vis l'anse Seal, rive nord du passage Lennox, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Seal.)

DOGHEAD; pointe, extrémité nord-orientale de l'entrée des détroits du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas East Doghead.)

DOGNOSE; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

Dog's Head. Voir Whiteway.

DOKDAON; ruisseau, tributaire du fleuve Stikine, près de la rivière à l'Eau-Claire, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

DOKIS; île, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

DOLLIS; ruisseau, tributaire de la rivière Tatshenshini, Yukon sud-occidental.

DOLOMITE; lac, au sud du lac Reed, Kéwatin. (Non pas Limestone.)

DOLOMITE; col, pic et ruisseau, montagnes Rocheuses, Alberta.

DOMBOURG; îlot, dans le fleuve Saint-Laurent, près de la Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf, Qué. (Non pas Donbour, ni Frechette.)

DOME; montagne, à l'ouest de Cuhady, près la frontière internationale, Yukon.

DOME; montagne, près du lac Evans, dans la région d'Abitibi, Québec.

DOMINICK; lac, township de Rugby, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Dominic.)

DOMINION; baie et pointe, côte méridionale de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

DOMINION; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

DON; lac, à l'ouest du lac Favel, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Donald. Voir McDonald.

Donbour. Voir Dombourg.

DONDAINE; île, fleuve Saint-Laurent, près Valleyfield, comté de Soulanges, Qué. (Non pas Soulanges.)

DONJEK; rivière, tributaire de la rivière White, Yukon.

DONKIN; glacier, montagne et col, au sud-est du mont Bonney, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Doobaunt. Voir Dubawnt.

DORCAS; baie, côte orientale du lac Huron, comté de Bruce, Ont.

D'OR; cap, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Dore, ni D'Ore.)

Dore. Voir D'Or.

DORE, baie du; comté de Bruce, Ontario.

Dorion. Voir Vaudreuil.

DOROTHY; île et détroits, canal Dévastation, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DOTTY; lac, township de Finlayson, région du Nipissing, Ontario. (Non pas Dotty's.)

Double. Voir Brandon.

DOUGLAS; canal, entre l'île Hawkesbury et la terre ferme, région de la Côte, Colombie-Britannique.

DOUGLAS; ruisseau, au sud-est de Banff, Alberta.

DOUGLAS; havre, golfe de King George, détroit d'Hudson, Ungava.

DOUGLAS; mont, au nord de Victoria, Colombie-Britannique.

DOUGLAS; pointe, comté de Bruce, Ontario.

Dover. Voir Taylor.

DOVER EAST; township, comté de Kent, Ont. (Non pas East Dover.)

Dowker. Voir Lynch.

DOWNIE; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Float.)

DOYLE; île, Blind bay, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Doyle's.)

DRAG; lac, township de Dudley, comté de Haliburton, Ontario.

DREWRY; lac, township de Haycock, région de la rivière La-Pluie, Ont.

DRIEDMEAT; butte et lac sur la rivière Bataille, Alberta oriental. (Non pas Dried Meat.)

DRIFTPILE; rivière, coule vers le nord et se jette dans le Petit Lac de l'Esclave, dans le centre de l'Alberta.

DROMEDARY; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Pear.)

DRUMMOND; mont, au nord du mont Douglas, montagnes Rocheuses, Alberta.

DRYAD; pointe, partie nord-est de l'île Campbell, canal Seaforth, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Turn.)

DRYBERRY; lac, au nord-est du lac Berry, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

DRYDEN; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie (Rainy), Ontario.

DUBAWNT; lac et rivière, régions de Kéwatin et Mackenzie. (Non pas Doobaunt.)

DUCHESNAY; lac, mont et col, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Duck. Voir Sissipuk.

DUCKIE; lac, au nord-ouest du lac Chismaina, Yukon.

Duck River North. Voir North Duck.

Duck River South. Voir South Duck.

DUDIDONTU; rivière, tributaire de la rivière Inklin, région de Cassiar, Colombie-Britanniqué.

DUKE; pointe, chenal de Northumberland, détroit de Georgie, Colombie-Britannique.

DUMFOUNDER; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

DUMOINE; lac et rivière, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Du Moine, Big, ni Grant.)

Duncan; glacier et mont, à l'est du mont Beaver, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Duncan; lac, au nord du lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Upper Kootanie.

Dundalk; ruisseau, montagne et station de chemin de fer, côté est du lac Bennett, Yukon.

Dundas; île, côté ouest du détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Dundas; pointe, sur le côté nord-est de l'île Digby et à l'ouest de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Dunn; île, près de l'île Pearson, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Grant.)

Dunsmuir; îles, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Twin.)

Dunvegan; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, sur la rivière La-Paix, Alberta. (Non pas Fort Dunvegan.)

Du Vernet; pointe, côté nord-est de l'île Digby et à l'ouest de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Dwyerhill; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Dwyer Hill.)

Dyer. Voir Waddell.

Dyke; promontoire, dans le détroit d'Hudson, du côté méridional, Ungava.

Dyment; station du Pacifique-Canadien, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Dyson; ruisseau, tributaire de la rivière Sheep, aussi montagne, dans le sud de l'Alberta.

E

Eabement; lac et rivière, tributaire de la rivière Albany, Kéwatin.

Eagle; baie, à l'extrémité méridionale du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

Eagle; anse et pointe, île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, Ontario.

Eagle; lac, station de chemin de fer et rivière, région de la rivière La-Pluie, Ontatio.

Eagle; glacier et pic, chaîne des Selkirks, aussi col et rivière, à l'ouest de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Eagle; rivière, tributaire de la rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Eagle. Voir Anstruther.

Eagle. Voir Murphy.

Eagle. Voir Sakwatamau.

Eagle Crag; montagne, près du confluent du fleuve Stikine et de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Eaglenest; lac, dans les montagnes Birch, Alberta. (Non pas Eagle Nest.)

Eaglenest; bureau de poste, comté de Brant, Ontario. (Non pas Eagle Nest, Eagles Nest, ni Eagle's Nest.)

Eagle Nest; montagne, près de la Lewes inférieure, en aval de la rivière Little Salmon, Yukon.

Eagle Rock; lac, au nord-est du lac Kaopskikamak, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Eamer; bureau de poste, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Eamer's Corners.)

Earl Grey; col, dans la chaîne des Selkirks, entre les ruisseaux Hammill et Toby, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Earl Grey; rivière, se déverse dans le lac Aylmer, au nord-est du Grand lac de l'Esclave. (Non pas Earl Grey's.)

Earl Patches; battures, au sud de l'île Russel, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

Earn; rivière, tributaire de la rivière Pelley, au nord des montagnes Glenlyon, Yukon.

East; cap, à l'ouest du détroit de Gabriel, Franklin. (Non pas Innarulligang.)

East; lac, township de Harburn, comté de Haliburton, Ontario.

East; rivière, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas East Port Daniel river.)

East; rivière, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas East river of Pictou.)

East. Voir Nelson.

East Arrowwood; rivière, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta. (Non pas East Arrow Wood.)

East Bélanger. Voir Girouard.

E. Br. Thessalon R. Voir Bridgland.

East Doghead. Voir Doghead.

East Dover. Voir Dover East.

Eastmain; rivière, se déverse dans la baie James. (Non pas East Main.) Cette rivière forme une partie de la frontière septentrionale de la province de Québec.

Eastman's Springs. Voir Carlsbad Springs.

Easton; village et bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Easton's Corners.)

Easton's Corners. Voir Easton.

East Port Daniel river. Voir East.

East Sister; batture, au sud de l'île Yeo, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

East Souris. Voir Souris.

Eatchepashi. Voir Etchipotchi.

Ebb-and-Flow; lac, à l'est des étroits du lac Manitoba, Manitoba. (Non pas Ebb and Flow.)

Echafaud. Voir Pouce coupé.

Echimamish; rivière, tributaire du bras oriental du fleuve Nelson, Kéwatin. (Non pas Echamamish, ni Echiamamish.)

ECHO; île, à l'est de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

EGSTALL; rivière, se jette dans la Skeena à Essington, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Hockstall, ni Huckstall, ni Huxstall, ni Oxstall.)

Eddy's Mills. Voir Edy Mills.

EDGAR; lac, au sud du bras Taku du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

EDGAR; bureau de poste, comté d'Essex, Ontario. (Non pas Edgar's Mills.)

Edgar's Mills. Voir Edgar.

EDGELL; falaises, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

EDGELL; île, dans le port Blunden, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

EDITH; lac et rivière, île Big, détroit de Hudson, Franklin.

EDITH; mont, à l'ouest de l'extrémité nord du lac Laberge, Yukon.

Edith. Voir Bailey.

EDMONTON; ville, capitale d'Alberta. (Non pas Fort Edmonton.)

EDMUND; mont, au nord-ouest du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

EDMUND; rocher, séparé de la pointe Commerell, côté nord-ouest de l'île de Vancouver, Colombie-Britannique.

EDNA; pointe, formant la limite est de la baie Christiana, île Manitouline, lac Huron, Ontario.

EDUNI; montagne, rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

EDWARD; île et port dans la partie sud-ouest de l'île, au sud de l'entrée de la baie Black, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

EDWARD; lac, township de Smellie, région de la rivière La-Pluie, Ont.

EDWARD; pointe, à l'entrée de la rivière Sainte-Claire, comté de Lambton, Ontario.

EDY MILLS; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Lambton, Ont. (Non pas Eddy's, Eddy's Mills, ni Edy's Mills.)

EEL; lac, au sud-ouest du lac Opasatika, comté de Pontiac, Québec.

EELS; lac, township de Cardiff, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Eel.)

EFFINGHAM; inlet et port, côté ouest de l'île Village, baie de Barkley, Colombie-Britannique.

EFFINGHAM; lac, township d'Effingham, comté d'Addington, Ontario. (Non pas Little Weslemcoon.)

EGAN; ruisseau et lac, tributaire de la rivière York, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Jamieson's.)

Egg. Voir Scotch Bonnet.

EGLINTON; bureau de poste, comté de York, Ont. (Non pas Eglington.)

EGNELL; ruisseau, poste et montagne, rivière Sheslay, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Egnelle, ni Egnell's.)

Egypt. Voir Macdonald.

Ehkwee. Voir Ekwi.

EIDER; îles, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

EIFFEL; pic, au sud de la montagne Pinnacle, montagnes Rocheuses, Alberta.

Eightmile. Voir Tatsho.

Eighteen-mile. Voir Stirling.

EISNER; anse, havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Isnor, Eisenhaur, ni Eisenhauer.)

EKWAN; rivière, se jette dans la baie James, Kéwatin. (Non pas Equan.)

EKWI; rivière, tributaire de la rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Ehkwee.)

ELBOW; lac, au nord du lac Stranger, région de la rivière La-Pluie, Ont.

ELBOW; lac, sur la rivière aux Herbes, au nord-ouest du lac aux Roseaux, Kéwatin. (Non pas Ithenotosquan, ni The Elbow.)

ELBOW; lac, au nord-est de la baie Humboldt, lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

ELBOW; montagne, au coude du Stikine inférieur, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

ELBOW; rivière, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

ELDER MILLS; bureau de poste, village et station de chemin de fer, comté de York, Ontario. (Non pas Elder, ni Elder's Mills.)

ELDORADO; ruisseau, tributaire du ruisseau Bonanza, Yukon.

ELIOT; passage, entre les îles Indian et l'île Village, à l'entrée sud de l'inlet Knight, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Elliot.)

ELIZABETH; baie, partie méridionale du lac Olga, région d'Abitibi, Québec.

ELIZABETH; lac, à l'angle nord-ouest du township de Prudom, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas lac de Sharp Mountain.)

ELK; rivière, tributaire de la Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ELLA; île, au nord de l'île Leach, extrémité orientale du lac Supérieur, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Gull.)

ELLESMERE; île, comprenant toute la région insulaire qui s'étend entre le 76e et le 84e degrés de latitude nord, et le 62e et le 90e degrés de longitude ouest; parties de laquelle ont été nommées: "Arthur Land", "Ellesmere Land," "Grant Land," "Grinnell Land," "Jesup Land," "King Oscar Land," "North Lincoln," "Schley Land," etc.

ELLINOR; rocher, à l'est des îles Kinahan, au sud-ouest de l'entrée du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Elliott; pic, sur le côté nord de la Saskatchewan, vis-à-vis le confluent des rivières Saskatchewan et Siffleur, Alberta.

Elmtree; bureau de poste, village et rivière, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Elm Tree.)

Embrun; station de chemin de fer et village, comté de Russell, Ontario.

Emerald; lac, pic et rivière, au nord-ouest de la station de Field, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Emerald. Voir Louise.

Emerald. Voir Président.

Emil; ruisseau, tributaire de la rivière Nello, rivière Klondyke, Yukon.

Emilia; île, canal de Dougals, à l'ouest de l'île Maitland, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Emily Maxwell; récif, au sud de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

Emma; île, au nord-ouest de l'île Big, détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas High.)

Emma; lac, sur la rivière Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Emulous; récif, formé par l'île Ram, port de Lockeport, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Emulow.)

Endako; rivière, tributaire de la rivière Stellako, à l'est du lac Français, région de Caribou, Colombie-Britannique.

Endikai; lac, au nord-est du township Grasett, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Endikai-a-go-ming.)

Endymion; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Endymian.)

English; rivière, qui prend sa source près de la station de la rivière aux Anglais, C. P. C., et qui coule dans une direction nord dans le lac Seul et de là à l'ouest jusqu'à sa jonction avec la rivière Winnipeg.

English. Voir Churchill.

Ennis; mont, à l'est du mont Vaux, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Ennishone; bureau de poste, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick. (Non pas Ennishore.)

Ennishore. Voir Ennishone.

Enrage; promontoire sur la baie de Chignecto, Nouveau-Brunswick. (Non pas Enragé.)

Ensley; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, au nord de la rivière Indian, Yukon.

Equan. Voir Ekwan.

Eschaillons. Voir Deschaillons.

Eskimo; baie, îles et rivière à l'ouest du détroit de Belle-isle, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Esquimaux.)

Eskimo; île, du groupe Mingan, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Esquimaux.)

Eskwahani; lac, près des eaux supérieures de la rivière Ottawa, comté de Berthier et de Joliette, Québec. (Non pas Askwahani.)

Eskwanonwatin; lac, sur la rivière de l'Esturgeon-Noir, au sud du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Esquanonwatin.)

Espoir; cap d', à l'entrée de la baie de Chaleur, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Despair.)

Esquanonwatin. Voir Eskwanonwatin.

Esquimaux. Voir Eskimo.

Essington; petite ville à l'embouchure de la rivière Skeena, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Port Essington.)

Etang. Voir L'Etang.

Echipotchi; rivière, tributaire de la rivière Waswanipi, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Eatchepashi.)

Ethel; lac, au sud du ruisseau de Mayo, rivière Stewart, Yukon.

Ethel; lac, township de Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Etsi-kom. Voir Etzikom.

Etta; pointe, à l'extrémité orientale de l'île Maurelle, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Etzikom; coulée, au nord de la rivière du Lait, dans le midi de l'Alberta. (Non pas Etsi-kom.)

Eulatazella; ruisseau et lac, le long de la ligne télégraphique, au sud de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique.

Eureka; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Eva; pointe, canal Dévastation, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Evans; ruisseau, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Evans; lac, dans la partie septentrionale de la région d'Abitibi, Québec.

Evelyn; île, à l'est de l'île Warren, comté de Bruce, Ontario. (Non pas Birch.)

Evening; lac, au sud-ouest du lac Cliff, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Everest; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Sumach.)

Everett; récifs, à l'entrée de la baie Timber, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Ewing; montagne, à l'ouest du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Expanse; lac, élargissement de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec.

F

Fagan; haut-fond, au sud-ouest de l'île Yeo, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

Fairfield; cap, sur le fleuve Yukon, en aval de Cudahy, Yukon.

FAIRFIELD; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Fairfield East.)

Fairfield East. Voir Fairfield.

FAIRGROUND; bureau de poste, comté de Norfolk, Ont. (Non pas Fair Ground, ni Fair Grounds.)

FAIR NESS; promontoire, à l'entrée de la baie de Markham, détroit de Hudson, Franklin.

FAIRVIEW; mont, au sud du lac Louise, Alberta. (Non pas Goat.)

FAIRVIEW; pointe, sur le côté ouest de l'île Kaien, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FAIRY; lac, comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Keejim-Kujie.)

Fairy. Voir Mamakwash.

FALCON; rocher, à l'entrée du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Fall. Voir Tortue.

FALLS; ruisseau, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FALSE DETOUR; chenal entre les îles Cockburn et Drummond, région de Manitouline, Ontario. La frontière internationale passe par ce chenal.

FANTAIL; lac et rivière, à l'ouest du bras Taku du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Otter.)

FAREWELL; cap, à l'extrémité sud de l'île Promise, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FARNSWORTH; mont, à l'est de la rivière O'Donnel, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

FARQUART; lac, township de Harcourt, comté de Haliburton, Ontario.

FARR; ruisseau, se jette dans la partie nord du lac Témiscamingue, région du Nipissingue, Ontario.

FARRAN POINT; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Farran's Point.)

FARREL; lac, région de Rosebud, Alberta. (Non pas Long.)

FAVEL; lac, au nord-est du lac Sliver, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

FAVOURABLE; lac, au sud-est du lac de l'Ile, Kéwatin.

FAWCETT; lac, au sud-ouest de la baie Williams, lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

FAWN; rivière, tributaire du fleuve Severn, Territoires du Nord-Ouest (Kéwatin.)

Fawn. Voir Woodtick.

FAY; mont, à l'est du mont Deltaform, de la chaîne à l'Arc des montagnes Rocheuses, Alberta, et région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FAY; rivière, tributaire de la rivière Klondyke, Yukon.

FERGUSON FALLS; village et bureau de poste, comté de Lanark, Ontario. (Non pas Ferguson's Falls.)

FERN; passage, à l'est et au sud de l'île Kaien, reliant la partie supérieure du havre de Prince-Rupert au détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FEUZ; pic, du mont Dawson, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FEVES; rivière des, comté de Chateauguay, Québec.

FIDDLERS ELBOW; chenal, entre les îles Lynedoch et Wallace, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

FIELD; lac, sur la rivière Ross, Yukon.

FIELD; mont et station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FIFE; ruisseau, au nord-ouest du lac Whatshan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Fifteen-Mile. Voir Jennings.

FILE; lac et rivière, au nord du lac aux Roseaux, Kéwatin.

FILE-AXE; lac, à la ligne de partage, au sud-est du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec.

FINDLAY; île, au nord de l'île Bathurst, océan Arctique. (Non pas Findlay Land, ni King Christian island.) Le nom "King Christian," qui se trouve sur certaines cartes récentes, lui fut donné par Sverdrup, mais cette île avait déjà été nommée par Alexander George Findlay, un éminent cartographe et éditeur de cartes marines, etc. Il fut de longues années membre du bureau de direction de la Société Royale de Géographie.

FINGER; montagne, à l'ouest du lac Bennett, Yukon.

FINLAYSON; lac et rivière, près des eaux supérieures de la rivière Pelly, Yukon. (Non pas Tle-tlan-a-tsoots.)

FIORD; baie, lac Séparation, région de la rivière La-Pluie, Ont.

FIRE; vallée, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Fish. Voir Gap.

Fish. Voir Incomappleux.

Fish. Voir Murphy.

Fish. Voir Norbury.

FISHBASKET; rivière, se jette dans le lac Weibikwe, Kéwatin.

FISHER; baie, au nord-ouest de la baie de Wakehami, détroit de Hudson, Ungava.

FISHER; baie, au nord-est de l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario.

FISHER; ruisseau, tributaire de la rivière Wild Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FISHER; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, Alberta-sud.

FISHER; havre, au nord de l'île Big, détroit d'Hudson, Franklin.

FISHER; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

FISHER; lac, à l'est du lac Dryberry, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

FISHER; lac, comté de Pontiac, Québec.

FISHER; mont, à l'est de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FISHER; pic, Alberta sud-occidental.

FISHERMAN; anse, à l'extrémité nord de l'île Gil, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FISHING; îles, s'étendant de la pointe Chiefs à la pointe Pike, comté de Bruce, Ontario, (Non pas Ghegheto.)

FISHTAIL; lac, township de Harcourt, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Fish Tail.)

FITZWILLIAM; chenal et île, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

FIVE-FINGER; rapide, rivière Lewes, en aval de la rivière Nordenskiâld, Yukon.

FLAT; ruisseau, tributaire de l'Illecillewaet, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FLAT; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

FLAT; pointe, côté est de l'entrée du port de Sydney, comté du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Low.) Pour éviter toute confusion avec Low-point et Low point post office, comté d'Inverness.

Flat. Voir Ridley.

FLATLAND; havre, île et récif, à l'ouest de l'île Pie, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

FLEET; pointe, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

FLEMING; île, au sud-est de Port-Dover, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Fleming's.)

FLEMING; pic, chaîne Hermit des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FLEMMING; ruisseau, tributaire de la rivière Little, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Branche-sud de la rivière Little.)

FLETCHER; île, dans la baie de Frobisher, Franklin.

FLETCHER; lac, township de McClintock, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Fletcher's.)

FLINT; lac, au nord du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

FLOAT; ruisseau, tributaire de la rivière Ottertail, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Float. Voir Downie.

FLORENCE; rivière, tributaire de la rivière Bell, région d'Abitibi, Québec.

FLORENCE; rivière, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

FLOWERPOT; île, à l'est de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario. (Non pas Flower Pot.)

FLUKE; lac, à l'ouest du lac Cliff, région de la rivière La-Pluie, Ont.

FOAMFALL; rivière, tributaire de la rivière Ashuapmuchuan, comté de Chicoutimi, Québec.

FOG; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

FOLDEN; bureau de poste, comté d'Oxford, Ontario. (Non pas Folden's Corners.)

Folden's Corners. Voir Folden.

FOOTPRINT; lac et rivière, au nord du lac Threepoint, Kéwatin. (Non pas Squirrel, ni Weir.)

FORELEG; baie, dans le lac Atiwa, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Little Jackfish.)

FOREST; lac, à l'ouest du lac Whitney, région de la rivière La-Pluie, Ont.

FORESTERS; île, baie de Quinté, comté du Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Captain John's.)

FORKS; lac, sur la rivière Churchill, en aval de la mission Stanley, dans la Saskatchewan centrale. (Non pas lac Rapid River.)

FORSYTH; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Quarry.)

Fort Chimo. Voir Chimo.

Fort Chipewyan. Voir Chipewyan.

Fort Dunvegan. Voir Dunvegan.

Fort Edmonton. Voir Edmonton.

Fort Fraser. Voir Fraser.

Fort James. Voir Fort St. James.

Fort Lennox. Voir Noix.

Fort McKay. Voir McKay.

Fort Macleod. Voir Macleod.

Fort McMurray. Voir McMurray.

FORT NELSON; rivière, tributaire de la rivière aux Liards, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Nelson.)

FORT ST-JAMES; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, bureau de statistique minière, et bureau de poste, près du débouché du lac Stuart, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Fort James.)

FORT ST. JOHN; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, sur la rivière La-Paix, région de Caribou, Colombie-Britannique.

Fort Selkirk. Voir Selkirk.

Fort Severn. Voir Severn.

FORT SMITH; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, établissement et bureau de poste, sur la rivière des Esclaves, près de la frontière septentrionale de l'Alberta.

Fort Steele. Voir Steele.

FORT VERMILLON; poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson et établissement au sud de la rivière La-Paix, Alberta. Infirmation d'une décision antérieure.

FORT WALLACE; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

FORTYMILE; rivière et ville, Yukon. (Non pas Forty Mile.)

FOSSIL; mont, au sud-ouest du mont Douglas, montagnes Rocheuses, Alberta.

Foster's. Voir Déception.

FOSTHALL; ruisseau, côté ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FOURCHU; havre, comté du Cap Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Fourché, ni Fourchou.)

Four-mile. Voir Lakit.

FOURNIER; village et bureau de poste, comté de Prescott, Ontario. (Non pas Fournierville.)

FOX; glacier et montagne, chaîne des Selkirks, Colombie-Britannique.

FOX; île, dans la baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

FOX; île, dans le lac Simcoe, comté d'York, Ontario. (Non pas Snake.)

FOX; îles, baie de Gordon, Franklin. (Non pas West Fox.)

FOX; terre, dans la partie sud-occidentale de l'île Baffin, baie de Gordon, Franklin. (Non pas Foxe, ni Luke Fox.)

Fox. Voir Gordon.

Foxe. Voir Fox.

FRAMBOISE; village, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Frambois.)

FRANCES; lac et rivière, dans le sud-ouest du Yukon.

FRANCES SMITH; batture, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ont.

FRANCISCO; pointe, à l'extrémité sud-orientale de l'île Quadra, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FRANCAIS; lac, au sud du lac Babine, régions de Cassiar et Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas François.)

François. Voir Français.

FRANK; lac, au sud du chemin de fer N. T. et au nord-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Frank Clark. Voir Clark.

Franklin. Voir Shawanaga.

FRANKTOWN; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Lanark, Ontario. (Non pas Frank town.)

FRASER; lac, township de Carlow, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Fraser's.)

FRASER; lac, poste de la Cie de la Baie d'Hudson et station télégraphique, au sud du lac Stuart, district de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Nalta, ni lac Fraser, ni station ou poste Fort Fraser.)

FRASER; bief, au nord-est de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique.

FRASER; rivière, dans le centre et dans le midi de la Colombie-Britannique.

FRAZER; ruisseau et lac, au sud du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Fraser.)

FRECHETTE; baie, banc et pointe, près de la baie Misery, région de Manitouline, Ontario.

Frechette. Voir Dombourg.

Freda. Voir Freya.

FRÉDERICK; lac, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Pine Wood.)

FREDERICK; lac, dans le nord-ouest du Yukon, à l'ouest du lac Kusawa.

FREDERICK; pointe, côté est de l'île Digby, havre du Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Freeman's. Voir Freemen.

FREEMEN; lac et rivière, tributaire de la rivière Athabasca, Alberta. (Non pas Freeman's.)

Freestone. Voir Gregory.

FRENCHMAN; baie, comté d'Ontario, Ontario. (Non pas Pickering Harbour.)

FRENCHMAN; rivière, dans la région méridionale de la Saskatchewan. (Non pas White Mud.)

FRESNO; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de Dawson, Yukon.

FREYA; contre-fort des monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Freda.)

FRIDAY; ruisseau, branche du ruisseau Sulphur, rivière Indian, Yukon.

FRIDAY; lac, au sud-ouest du township Lorrain, région du Nipissingue, Ontario.

FRITZ; débarcadère, côté est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

FROATSBURN; bureau de poste, comté de Dundas, Ont. (Non pas Froatburn, ni Froathburn.)

FROBISHER; baie, dans la partie sud-orientale du district de Franklin. (Non pas Lumley inlet, etc.)

FROBISHER; bureau de poste et station de chemin de fer, Saskatchewan sud-orientale. (Non pas Frobyshire.)

FROSTFISH; anse, dans la partie nord-est de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Frost Fish.)

FROUDE; baie, au nord-est de la baie de McKim, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

G

GABARUS; baie, cap et bureau de poste, comté du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Gabarous, ni Gabarouse.)

GABRIEL; île, dans la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Gabriell.)

GABRIEL; détroit, entre l'île Résolution et la terre ferme, Franklin. (Non pas Tudjakdjudusirn.)

GAETZ; anse, côté est de la baie Mahone, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse.

Gage. Voir Ninemile.

Gage. Voir Simcoe.

GAINSBOROUGH; township, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Gainsboro.)

Gale. Voir Peter.

GALENA; baie, à l'extrémité nord du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Thumb.)

GALENA; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de la rivière Indian, Yukon.

GALIANO; île et galerie Galiano, près de la baie Descanso, île Gabriola, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Malaspina's gallery.)

Galiano. Voir Nigei.

GALLOWAY; rapides, entre les bassins Morse et Wainwright, au sud-est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GALLOWAY; établissement, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Galway, ni New Galway, ni New Galloway.)

GALOP; canal, île et rapides, fleuve Saint-Laurent, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Gallop, Gallops, Gallopes, Galoup, ni Galloup.)

Galway. Voir Galloway.

GAMSKAGAMIK; lac, au sud du lac Hill, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Painkiller.)

GAOTANAGA; lac, à l'ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

GAP; ruisseau, tributaire du ruisseau Maple, Saskatchewan sud-occidentale. (Non pas Fish.)

GARDEN; île, au nord-est de la pointe Du Vernet, île Digby, port de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GARDEN; île, au nord de l'île Wolfe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ont.

GARDEN ISLAND; lac, au nord du lac Matchimanitou, région d'Abitibi, Québec.

GARDNER; canal, canal Dévastation, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Gardiner.)

GARNET; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

GARNET; mont, à l'ouest du mont Goodsir, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GARRETT; île, au nord-ouest de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Garrett's.)

GARRY; lac et rivière, tributaire de la rivière Delisle, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Black lake.)

GARTHBY; village et bureau de poste, station de chemin de fer et township, comté de Wolfe, Québec. (Non pas Garthby Station P. O.)

Garthby Station. Voir Garthby.

GASLINE; bureau de poste, comté de Welland, Ontario. (Non pas Gas Line.)

GASPEREAU; lac et rivière, tributaire de la rivière Salmon, comtés de Queens et Sudbury, Nouveau-Brunswick.

GASPEREAU; rivière, se jette dans la baie Verte, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Gaspereaux.)

GASPESIA; batture, au sud-ouest de la pointe Walkhouse, région de Manitouline, Ontario.

GAT; pointe, partie ouest de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

GATACRE; pointe, côté sud de l'île Manitouline, région Manitouline, Ontario.

GATES; île, à l'ouest de l'île Howe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario.

GATINEAU POINT; village, à l'embouchure de la rivière Gatineau, comté d'Ottawa, Québec.

GAUDIN; pointe, canal Dévastation, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GAULEY; baie, au nord-est de la pointe Greenough, comté de Bruce, Ontario.

GAWJEWIAGWA; lac, à l'est du lac Auzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

GEIKIE; ruisseau et glacier, au nord du glacier de Dawson, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GEIKIE; île, lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas White's.)

GEIKIE; lac, à l'est du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

GEM; lac, dans le township de McGarry, région du Nipissingue, Ontario.

GENESTA; récif, au sud de l'île Maiden, du côté sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

GENS-DE-TERRE; rivière, tributaire de la rivière Gatineau, comtés d'Ottawa et de Pontiac, Québec. (Non pas Jean de terre.)

GEORGE; baie et cap, détroit de Northumberland, comté d'Antigonish. (Non pas St. George.)

GEORGE; ruisseau, tributaire de la branche-sud de la rivière Brazeau, Alberta centrale.

GEORGE; île, havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Georges, ni George's.)

GEORGE; lac, comté de Prescott, Ontario. (Non pas Georges, ni Georgian.)

GEORGE; pointe, à l'entrée orientale de la baie Black, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

GEORGE; rivière, se jette dans la baie d'Ungava. (Non pas Kangerthialuksoak.)

George. Voir St. George.

GEORGIA; lac, au sud-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

GEORGIA; rocher, à l'entrée du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GEORGIAN; baie, partie nord-orientale du lac Huron, Ontario.

GEORGINA; île, au nord de l'île Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Catline, ni Deer.)

GERMAIN; île, à l'est de l'île Dokis, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

GERTRUDE; pointe, canal de Douglas, près de Kitkiata, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Ghegheto. Voir Fishing.

GHOST; île, entre l'île Jeannette et le groupe Millar, chenal septentrional, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Round Island.)

GHOST; lac, au nord du lac Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

GHOST; rivière, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

Ghost. Voir Spirit.

GHOSTPINE; ruisseau, tributaire de la rivière au Daim-Rouge, Alberta. (Non pas Devil's Pine.)

Gibraltar. Voir Harvey.

GIG; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont.

GIG; pointe, partie nord de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

GILBERT; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

GIL; île, au nord-ouest de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Gill.)

GILLIAM; mont, au nord du mont Pyramide, Yukon méridional.

GILLIES; lac et station de chemin de fer, au sud-ouest de Cobalt, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas lac Mud.)

GILPHIE; récif, en face du havre de Pine-Tree, comté de Bruce, Ontario.

GIMLI; pic dans les monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GIROUARD; mont, au sud du lac Minnewanka, parc des montagnes Rocheuses, Alberta.

GIROUARD; pointe, au nord de l'île Western-Duck, à l'ouest du havre de Rickley, région de Manitouline, Ontario. (Non pas East Bélanger.)

GIROUX; île, dans le fleuve Saint-Laurent, près de Valleyfield, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Dadancour)

GIROUX; lac et bureau de poste, au sud-est de Cobalt, région du Nipissingue, Ontario.

GIZZARD; rivière, tributaire de la rivière Bell, région d'Abitibi, Québec.

GLACIER; ruisseau, branche du ruisseau Gold, Yukon.

GLACIER; lac, près du col de Howse, montagnes Rocheuses, Alberta.

Glacier. Voir Peyto.

Glacier. Voir Yoho.

GLACIER CREST; montagne, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GLADMAN; mont, sur le fleuve Yukon, près de la frontière internationale, Yukon.

GLADSHEIM; pic, dans les monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GLADSTONE; ruisseau, à l'est du lac Arrow-Lower, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GLADYS; lac et rivière, au sud-ouest du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Sucker lake, ni North River.)

GLASGOW; île, dans la baie North, détroit d'Hudson, Franklin.

GLAVE; mont, près des eaux supérieures de la rivière Chilkat, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

GLENALLAN; village, comté de Wellington, Ontario. (Non pas Glen Allan.)

GLENBROOK; bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Glen Brook.)

GLENCOE; île, au nord-ouest des îles Strathcona, détroit de Hudson, Franklin.

GLENCOLIN; bureau de poste, comté d'Elgin, Ont. (Non pas Glen Colin.)

GLENELBE; bureau de poste, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Glen Elbe.)

GLENGARRY; pointe, aussi phare et station de Glengarry Point, vis-à-vis l'extrémité-sud de l'île Saint-Régis, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Stonehouse.)

GLENHURON; village, comté de Simcoe, Ontario. (Non pas Glen Huron.)

GLENLYON; montagnes et rivière, rivière Pelly, Yukon.

GLENNEVIS; bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Glen Nevis.)

GLENORA; village, sur le bord du fleuve Stikine, en aval du ruisseau Telegraph, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

GLENROY; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Glen Roy.)

GLENWILLOW; établissement et bureau de poste, township de Metcalfe, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas Glen Willow.)

GLYCERINE; rocher, baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

GNAT; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

GNAT; rivière, à l'extrémité méridionale du lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Goat. Voir Bow.

Goat. Voir Fairview.

Goat. Voir Teresa.

GOAT CANYON; ruisseau, tributaire du ruisseau du Caribou, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GOATFELL; station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GOBEIL; île, au nord de l'île Coste, bras de mer de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GOBLE; bureau de poste, comté d'Oxford, Ontario. (Non pas Goble's.)

GODBOUT; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Godbret, ni Goodbout.)

GODERICH; petite ville, comté de Huron, Ontario.

GODS; lac et rivière, au nord-est du lac Winnipeg, s'écoule dans la rivière Hayes, Kéwatin.

GOD'S MERCIE; îles, côte nord-orientale du détroit d'Hudson, Franklin. Ce nom s'appliquait aussi autrefois aux îles aujourd'hui appelées Middle Savage.

GODS MERCY; baie de, île de Southampton, baie d'Hudson, Kéwatin.

GOLD; ruisseau tributaire de la rivière Sixtymile, Yukon.

GOLDBOTTOM; ruisseau, branche du ruisseau de Hunker, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

GOLDEN; ruisseau, branche du ruisseau Henderson, au nord de la rivière Stewart, Yukon.

GOLDEN; vallée, au sud-est de la baie Pike, comté de Bruce, Ontario.

GOLDEN HORN; montagne, au sud-ouest de la rivière Lewes, Yukon.

Golden Mountain (*établissement*). Voir montagne Gowland.

GOLDFINCH; lac, à la tête de la rivière du Lièvre, comté de Saint-Maurice, Québec.

GOLD-RUN; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

GOLDSMITH; rivière, tributaire de la rivière Driftpile, dans le centre de l'Alberta.

GONZALES; colline et pointe, à l'est de Victoria, Colombie-Britannique. (Non pas Shotbolts.)

Goodbout. Voir Godbout.

GOODSIR; ruisseau et montagne, au sud-est du mont Vaux, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GOODWIN; ruisseau, se jette dans le lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

GOODWIN; lac, township Lorrain, région du Nipissingue, Ontario.

GOOSE; pointe, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Goose. Voir Grey Goose.

Goose berry. Voir Marjorie.

GOOSEHUNTING; ruisseau, tributaire de la rivière Carotte, Saskatchewan. (Non pas rivière Maple.)

GORDON; baie, à l'ouest de l'inlet de Chorkbak, détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Fox.)

GORDON; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GORDON; île, au nord du groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Citron.)

GORDON; lac, à l'est du lac Linklater, région de la rivière La-Pluie, Ont.

GORDON; mont, près du fleuve Stikine, au sud du ruisseau Telegraph, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

GORDON; mont, au nord-est du mont Balfour, montagnes Rocheuses, Alberta et Colombie-Britannique.

GORGE; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, Alberta méridionale.

GORMAN; lac, township de Brudenell, comté de Renfrew, Ontario.

GOUGH; lac, au sud de la rivière Bataille, Alberta.

GOULBOURN; bureau de poste et township, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Goulbourne.)

Goulbourne. Voir St. Helena.

GOULD DOME; mont, montagnes Rocheuses, Alberta sud-occidentale. (Non pas Gould's Dome.)

Gounamitz. Voir Gunamitz.

GOURDEAU; île, au nord de l'île Swede, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

GOVAN; ruisseau, havre de Bruce, détroit d'Hudson, Franklin.

GOWGANDA; lac, division minière et bureau de poste, région du Nipissingue, Ont. (Non pas Gow Ganda.)

GOWLAND MOUNTAIN; établissement et bureau de poste, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas Golden Mountain.)

GRACE; lac, township de Dudley, comté de Haliburton, Ontario.

GRACE; lac, dans le township Skead, région du Nipissingue, Ontario.

Graeme. Voir Pulteney.

GRAHAM; ruisseau et inlet, à l'ouest du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Taku Inlet.)

Graham. Voir Lavigne.

Graisse, rivière à la. Voir Rigaud.

Grampus. Voir Mosher.

GRAND; glacier et mont, au sud-est de la chaîne Purity, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GRAND; pointe et récif, baie Brulé, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Brûlé.)

Grand. Voir Black.

Grand. Voir de Salaberry.

Grand. Voir Dumoine.

Grand. Voir Kelvin.

Grand. Voir Shubenacadie.

GRANDE; anse, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Grand.)

GRANDE ANSE; village et bureau de poste, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Grand Anse.)

Grande Batture. Voir Leonard.

Grande Ile aux Erables. Voir Beaujeu.

GRAND ETANG; petite ville du comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Grande Etang.)

Grand Lac du Commissaire. Voir Thirty-one-mile.

Grand Lake Jacques-Cartier. Voir Jacques Cartier.

GRAND LAKE VICTORIA; à la tête de l'Ottawa, comté de Pontiac, Québec.

GRAND MANAN; île, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Menan.)

Grand Manitoulin. Voir Manitoulin.

Grand Rustico. Voir North Rustico.

GRAND VALLEY; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

GRANGER; montagne, à l'ouest du lac Coal, Yukon méridional.

GRANITE; ruisseau se jetant dans le lac Quiet, Yukon sud-oriental.

GRANITE; ruisseau, tributaire du ruisseau du Caribou, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GRANITE CREEK; bureau de poste, sur le ruisseau de ce nom, au sud-est de Tulameen, région de Yale, Colombie-Britannique.

GRANITE; lac, à l'ouest du lac Smoothrock, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

GRANITE; pointe, extrémité nord-occidentale de l'île Quadra, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GRANT; pic, chaîne de l'Hermite, montagnes Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GRANT; pointe, extrémité sud-occidentale de l'île Maitland, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Grant. Voir Dunn.

GRANT CORNERS; bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Grant's Corners.)

GRANTHAM; battures, au sud-est du récif Todman, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Grant Land. Voir Ellesmere.

GRANVILLE; lac, sur la rivière Churchill, Kéwatin. (Non pas Grenvelle.)

GRAPE; île, baie de Muscote, au nord-est de l'île de Huff, baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Grape. Voir Rose.

GRAPE; île de Muscote, au nord-est de l'île de Huff, baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Grape. Voir Rose.

GRASETT; station de chemin de fer et township, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Grassett.)

GRASS; rivière, tributaire du fleuve Nelson, Kéwatin et Saskatchewan.

Grass. Voir Kiskitto.

Grass. Voir Rose.

Grassey's Corners. Voir Grassie.

GRASSHOPPER; mont, au nord de la rivière Tulameen, région de Yale, Colombie-Britannique.

GRASSIE; village, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Grassies, ni Grassey's Corners.)

GRASSY; pointe, dans la partie nord-est du township de Sophiasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Grassy. Voir Caldwell.

Grassy River lake. Voir Stanawan.

GRATTON CORNERS; bureau de poste, comté de Prescott, Ontario. (Non pas Gratton, ni Gratton's Corners.)

Grave. Voir Wapiabi.

GRAVEL; pointe, côté est de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario.

GRAVEL; rivière, tributaire du fleuve Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

GRAY; mont, au nord du lac Bennett, Yukon.

GRAY; détroit, entrée orientale du détroit de Nelson, Ungava.

GRAYS; ruisseau, se jette dans la baie de Crawford, lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Greys.)

GRAY WOLF; montagne, au nord des monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Great. Voir Hamilton.

GREAT BEAR; rivière et lac, Mackenzie, T. N. O. (Non pas Bear, ni Great Bear Lake River.)

Great Bear Sand Hills. Voir Wapawekka.

GREAT BEAVER; lac, à la tête de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

Great Bishop Roggan. Voir Roggan.

Great Black. Voir Hecla.

Great Bras d'Or. Voir Bras d'Or.

GREAT DUCK; île, la plus grande des îles Duck, au sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Great Fish. Voir Backs.

Great Metis. Voir Metis.

Great Opeongo. Voir Opeongo.

Great Shemoque. Voir Shemoque.

Great Tusket. Voir Tusket.

GREECE POINT; village et bureau de poste, comté d'Argenteuil, Québec. (Non pas Graen Point, ni Greece's Point.)

GREEN; ruisseau, branche du ruisseau Sulphur, rivière Indian, Yukon.

GREEN; montagne, au sud-ouest du pic de Ross, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GREEN; pointe, extrémité nord-est du township de Sophiasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

GREEN; pointe, au nord de l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario.

Green. Voir Victoria.

GREENAN; lac, township de Jones, comté de Renfrew, Ontario. (Non pas Greenan's.)

GREENBUSH; lac, au sud-est du lac Saint-Joseph, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Green Cove. Voir Port Maitland.

GREENE; île, au nord-ouest de l'île Duck-Ouest, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Green's.)

GREENE ISLAND; havre, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

GREENFIELD; batture, au sud de l'île Turning, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

GREENHOUGH; banc, havre et pointe, au sud-est du havre de Pine-Tree, comté de Bruce, Ontario.

GREEN POINT; établissement, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick.

GREENS; glacier, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Green's.)

Green's. Voir Terminal.

GREENSHIELDS; lac, sur la rivière Severn, Kéwatin.

GREENWOODLAND; à la tête de la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Green-wood's.)

Green Valley. Voir Verte-Vallée.

GREGG; ruisseau et lac entre les rivières Athabasca et Baptiste, Alberta. (Non pas Lower White Fish.)

GREGORY; île, au nord-est de l'île Doctor, inlet St. Peters, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Freestone islet.)

GRENADIER; île, dans le fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Bathurst.)

Grenvelle. Voir Granville.

GREY; île, au nord de l'île Edouard et au sud de l'entrée de la baie Black, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

GREY GOOSE: île, en face de l'embouchure de la rivière Big, baie de James, Ungava. (Non pas Goose.)

Greys. Voir Gray.

GRIBBELL; île, entre le canal Ursula et le passage Verney, région de la Côte, Colombie-Britannique.

GRIFFIN; baie, côte sud-ouest de la baie de Frobisher, Franklin.

GRIMROSS; îles, dans le fleuve Saint-Jean, comté de Queens, Nouveau-Brunswick. (Non pas Grimrose.)

GRIMSTHORPE; lac, township de Grimsthorpe, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Wolfe.)

GRINDSTONE; lac, township de Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ont.

GRINNELL; glacier, côte sud-occidentale de la baie de Frobisher, Franklin.

GRINNELL; péninsule, dans la partie nord-ouest de l'île Devon, Franklin. (Non pas Grinnell Land.)

Grinnell Land. Voir Ellesmere.

GRIZZLY; cap, près de l'embouchure de la rivière Teslin, Yukon. (Non pas Grizzly Bear Bluff.)

GRIZZLY; mont, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GROG; île, dans le chenal Batteau, au nord de l'île Howe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario.

Groswater. Voir Melville.

GROVE; île, au nord-est de l'île de Huff, baie de Quinté, comté du Prince-Edouard, Ontario.

GRUNDY; ruisseau, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

GRYPHON; lac, au sud-ouest du lac Wall-eye, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

GUANO; rocher, au sud-ouest de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

GUARD; île, groupe Southgate, détroit de la Reine-Charlotte, Colombie-Britannique.

Guard. Voir Gurd.

Guide. Voir de Watteville.

GULL; lac, à l'est des lacs Pelly, Yukon.

Gull. Voir Barbara.

Gull. Voir Cavalier.

Gull. Voir Ella.

Gull. Voir Kaiashk.

Gull. Voir Mississagua.

GUN; lac, au nord de la rivière Nahlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

GUNAMITZ; rivière, tributaire de la rivière Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas Gounamitz, ni Little Fork.

Gunliffe. Voir Cunliffe.

GULLROCK; lac, au sud-est du lac Rouge, Kéwatin. (Non pas Gull Rock.)

GUNN; pointe, au sud de la pointe Douglas, comté de Bruce, Ontario.

GUNTER; lac, township de Cashel, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Gunter's.)

GURD; île, inlet Kitkatlah, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Guard.)

GUSTAVUS; montagnes, entre le lac Mayo et les vallées des rivières McQuesten et Ladue, Yukon.

Guysborough; comté et petite ville, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Guysboro.)

Gyrfalcon; îles, côté sud de la baie d'Ungava, Ungava.

Gzowski; lac, au nord du chemin de fer N. T. et à l'est du lac Robinson, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

H

Habel; mont, au sud-ouest du mont Collie, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Hidden.)

Habitants. Voir Inhabitants.

Hackett; anse, aussi Hackett Cove village, côte orientale de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hackett's Cove village, ni Haggert cove.)

Hackett; rivière, tributaire de la rivière Sheslay, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Haeckel; butte, près du confluent des rivières Lewes et Takhini, Yukon.

Hagerman; village et bureau de poste, comté de York, Ontario. (Non pas Hagerman's Corners.)

Haggart; ruisseau, tributaire du ruisseau de Johnston, rivière McQueenston, Yukon.

Haggert. Voir Hackett.

Ha Ha; baie, lac et rivière, comté de Chicoutimi, Québec. (Non pas bay HaHa, ni Baie des HaHa.)

Haileybury; petite ville, région du Nipissingue, Ontario,

Hair. Voir Nechigona.

Hair Cutting; lac et rivière, à la tête du Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

Halcro; pic, bord du lac Atlin, à l'est, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Halcyon; mont et bureau de poste, à l'est du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Halcyon Hot Spring.)

Haldane; mont, près du ruisseau de Mayo, rivière Stewart, Yukon.

Hale; ruisseau, près de l'extrémité sud du bras de Taku du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Haliburton; lac, township de Harburn, comté de Haliburton, Ontario.

Hall; ruisseau, havre et pointe, comté de King, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hall's.)

Hall Harbour; bureau de poste, comté de King, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hall's Harbour.)

Hall; lac, au nord-ouest du lac Cliff, région de la rivière La-Pluie, Ont.

Hall; lac et rivière, à l'ouest du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon. (Non pas rivière North.)

Hall; mont, à l'ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hall; péninsule, partie sud-orientale du district de Franklin.

Hallett; lac, sur la route entre les lacs Fraser et Cheslatta, région de Caribou, Colombie-Britannique.

Halsey; pointe, à l'entrée du canal de Douglas, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Halsted; îlot, baie de Shushartie, chenal Gotelas, côte septentrionale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Halstead.)

Hambly; île du groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Humbly.)

Hamilton; île de la rivière Ottawa, comté de Prescott, Ontario. (Non pas Great, ni Large.)

Hamilton. Voir Rough.

Hammond; pointe, à l'est de la pointe Jenkins, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Hanbury; mont, à l'est du mont Vaux, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hancock; buttes, à l'est du lac Laberge, Yukon.

Hanging Hide. Voir Leather.

Hanna; banc, au sud de l'île de Dokis, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Hannah; baie, extrémité sud de la baie de James, district de Nipissingue, Ontario.

Hannah Bay river. Voir Harricanaw.

Hannah; lac, à l'est de la baie South, dans le lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Hannah; pointe, baie South, région de Manitouline, Ontario.

Hansen; lac, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Harbour; lac, à l'ouest de la baie Blind, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Black Duck Run.)

Hardwood Plains. Voir Harwood Plains.

Harbour. Voir Rawson.

Harbour de Lute. Voir Loutre.

Harmony; rivière, se jette dans la baie Harmony, à l'extrémité orientale du lac Supérieur, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Chippawa, ni Harmonie.)

Harmony. Voir Jones.

Harold; mont, cours inférieur du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Harper; mont, dans la rangée de montagnes d'Ogilvie, au nord du Klondike, Yukon.

Harper Corners; bureau de poste, comté de Wentworth, Ontario. (Non pas Harper's Corners.)

Harricanaw; rivière, se jette dans la baie Hannah, (extrémité sud de la baie James), région de Nipissingue, Ontario, et région d'Abitibi, Québec. (Non pas Hannah Bay River.)

Harrington; bureau de poste, comté d'Oxford, Ontario, (Non pas Harrington West.)

Harrington West. Voir Harrington.

HARRIS; ruisseau, branche du ruisseau d'Ophir, rivière Indian, Yukon.

HARRIS; lac, au sud-ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

HARRIS; lac, au sud-est du lac Savant, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

HARRIS; pointe, comté de Lambton, Ontario. (Non pas Blue.)

HARRISON; bureau de poste, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Harrison's Corners.)

Harrison Corners. Voir Harrison.

HARRY; lac, township de Lawrence, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Harry's.)

HART; mont, près de la rivière Sixtymile, dans la direction sud-ouest de Dawson, Yukon.

HARTZ; ruisseau, tributaire de la rivière Tahltan, Cassiar, Colombie-Britannique.

HARVEY; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Gibraltar.)

HARWOOD PLAINS; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Hardwood Plains.)

HASKIN; ruisseau, tributaire de la rivière Ottertail, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HASLER; pic, mont Dawson, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HASTINGS; comté, et petite ville dans le comté de Northumberland, Ontario.

HATCHAU; lac, rivière Hackett, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Macha.)

HATIN; lac, près de la partie supérieure de la rivière Koshin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

HATTON; promontoire, extrémité méridionale de l'île Résolution, Franklin. (Non pas Cap Best.)

HAVEN; cap, terre de Clément, Franklin. (Non pas Siggia.)

HAVEN; ruisseau, se jette dans la Saskatchewan, en aval de la rivière Bighorn, Alberta centrale.

HAWK; lac et station de chemin de fer, région de Kenora, Ontario.

HAWK CLIFF; lac, à l'ouest du lac Eagle, région de Kenora, Ontario.

HAWKESBURY; île, au nord des îles Princess-Royal et Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Hawkrock. Voir Keikewabik.

HAWTREY; petite ville, comté d'Oxford, Ontario. (Non pas Hawtry.)

HAY; lac, township de Sabine, région du Nipissingue, Ontario.

Hay. Voir Dobbs.

Hay. Voir Melville.

HAYES; fleuve, au sud-est du fleuve Nelson, Kéwatin. (Non pas Hay's, Hill, Steel, ni Trout.) Ce nom s'applique aujourd'hui à tout le cours d'eau depuis la source de l'Echimamish jusqu'à la baie d'Hudson.

HAYES; rivière et pic, à l'ouest du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

HAYS; anse, au sud-ouest de la pointe Ritchie, île de Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

HAYS; mont, sur l'île Kaien, à l'est du havre Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Oldfield). Rectification d'une décision antérieure.

Hays. Voir Ritchie.

Hazel. Voir Aberdeen.

HAZELTON; petite ville, au confluent des rivières Bulkley et Skeena, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Head of Jordan River. Voir Jordan River.

Head of St. Peter's Bay. Voir St. Peter.

HEALY; lac, au sud du lac Kusawa, Yukon.

HEART; ruisseau, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HEART; montagnes, à l'est de la rivière Sheslay, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

HEATHCOTE; lac, au nord-ouest du lac Barrington, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

HEBDEN; ruisseau, se jette dans le lac Donorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Hebden's.)

Hébert. Voir Bear.

HECATE; chenal, qui réunit l'inlet Esperanza avec le canal Tahsis, île Vancouver, Colombie-Britannique.

HECATE; détroit, entre les îles de la Reine-Charlotte et la terre ferme, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Hecate. Voir Raymond.

HECLA; île, dans la partie méridionale du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Big, Big Black, ni Great Black.)

HECTOR; île, côte nord du détroit de Hudson, Franklin. (Non pas Khartum.)

HECTOR; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Large Trout.)

HECTOR; mont et lac, Alberta. (Non pas lac Row, ni lac Lower Bow.)

HECTOR; station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HEIGHT-OF-LAND; lac, au nord-est du lac Mattagami, dans la région d'Abitibi, Québec.

HEIMDAL; contre-fort des monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HELA; pic, dans les monts de Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HELEN; lac, aux sources de la rivière à l'Arc, Alberta.

HELEN; lac, au nord de Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

HELEN; pointe, canal de Douglas, près Kitkiata, région de la Côte, Colombie-Britannique.

HELMET; mont, au sud-est du mont Goodsir, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hemlock. Voir Mackay.

HENDERSON; ruisseau, tributaire du Yukon, en aval de la rivière Stewart, Yukon.

HENDERSON; havre, au sud de l'entrée de l'inlet de Crooks, détroit de Hudson, Franklin.

HENDERSON; lac, au nord du havre Uchucklesit, détroit de Barkley, île de Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Anderson.)

HENDON; rivière, tributaire de la rivière Kusawa, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

HENNIGAR; ruisseau et village avec bureau de poste, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Weir ou Hennigar Brook, ni Joshua Hennigar Brook, ni Northfield.)

HENNING; mont, aux sources de la rivière Coquihalla, région de Yale, Colombie-Britannique.

HENRIETTA; ruisseau, tributaire du ruisseau de Lastchance, branche du ruisseau Hunker, Yukon.

HENRY CORNERS; bureau de poste, comté de Lambton, Ontario. (Non pas Henry's Corners.)

HENSLEY; baie, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Herb. Voir Wekusko.

HERBERT CORNERS; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Herbert's Corners.)

HERMIT; glacier, montagne, chaîne de montagnes dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Héron. Voir Mirond.

HERSCHELL; île, à l'ouest de l'île Cockburn et au nord-est de l'île Kitchener, région de Manitouline, Ontario.

HESS; rivière, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

HESTER; ruisseau, branche du ruisseau Hunker, Yukon.

Hewson. Voir Hughson.

HIBBEN; île, entre le chenal d'Inskip et celui de Moore, île Moresby, groupe de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kuper.)

HICKEY; île, entre les îles Collier et Stave du groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Smoke.)

Hidden. Voir Habel.

High. Voir Emma.

High. Voir Highwood.

HIGH FALL; ruisseau, tributaire du fleuve Koksoak, Ungava.

Highpound. Voir Buffalo Pound.

HIGHSTONE; lac, au nord du lac Stranger, région de la rivière La-Pluie, Ont.

HIGHVIEW; bureau de poste, au sud de Broadview, Saskatchewan. (Non pas High View.)

HIGHWOOD; rivière, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta. (Non pas High.)

HILDA; mont, pic, dans les monts Valkyr, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HILL; anse, au nord-est de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

HILL; île, au sud-ouest de Rockport, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Leroux.)

HILL; lac, à l'est du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

HILL; lac, rivière Minago, Kéwatin.

Hill. Voir Hayes.

HILLFARM; bureau de poste, au nord de Wolseley, Sask. (Non pas Hill Farm.)

HILLHEAD; village, comté d'Argenteuil, Québec. (Non pas Hill-Head.)

HINCHINBROOK; township, comté d'Huntingdon, Québec. (Non pas Hinchinbrooke.)

HINTON; mont, groupe Gustavus, Yukon.

HIPPA; île, à l'ouest de l'île Graham, îles de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Nesto.)

HITCHCOCK; ruisseau, se jette dans le lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

HOBSON; île, baie de Mahone, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hobson's Nose.)

Hockstall. Voir Ecstall.

HODER; ruisseau, tributaire de la rivière Little-Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HODGINS; lac, au sud du lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

HODNETT; mont, au nord-ouest de la "grande courbe" de la rivière Wheaton, Yukon méridional.

HOFFMAN; montagne, branche sud de la rivière aux Moutons, Alberta.

Hog. Voir Camelot.

Hog. Voir McDonald.

Hog. Voir O'Neil.

Hogarth. Voir Cumberland.

HOGG; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HOGGAN; lac, près des étroits Dodd, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

Hole. Voir Wanipigow.

HOLLAND; falaise, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

Holland. Voir Cascumpeque.

Holmes. Voir Home.

Homan; rivière, se jette dans le lac Bennett, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Home; baie, à l'extrémité nord de l'île Princess-Royal, région de la Côte. (Non pas Holme's.)

Home; îles, golfe Coronation, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Sir E. Home's.)

Hoodoo; vallée, près de Leanchoil, Colombie-Britannique.

Hooker; col, à la tête de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hoole; rivière et canyon, partie supérieure de la rivière Pelly, Yukon.

Hooper; île, au large de la côte sud-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Hooper's.)

Hoople; ruisseau, se jette dans le Saint-Laurent, à Dickinson Landing, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Heeple's, Hoopole, ni Hoopple.)

Hootalinqua. Voir Teslin.

Hopes Advance; baie, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

Hopes Advance; cap, côte sud du détroit de Hudson, Ungava. (Non pas Cape of Hopes Advance, ni Prince Henry Foreland.)

Hopewell Corner. Voir Albert.

Hopkins; baie et pointe, à l'est de l'île Baptist, comté de Bruce, Ontario.

Hopkins; lac, au sud-est du lac Aishihik, Yukon.

Hopkins; pointe, canal Dévastation, côte du Pacifique, Colombie-Britannique.

Horn; cap, côté est du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Horn. Voir Béatrice.

Horse; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

Horse; pointe, dans la partie est du township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Horseshoe; baie, côté ouest de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario.

Horseshoe; glacier, au sud du mont Lefroy, Alberta.

Horseshoe; île, à l'ouest de l'île Wolf, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Horse Shoe.)

Horse Shoe. Voir Chemainus.

Horsfall; île, entre les îles Campbell et Dufferin, côte du Pacifique, Colombie-Britannique.

Horswell; chenal, conduisant à l'entrée nord de la baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Inner.)

Horton; ruisseau, tributaire de la rivière Pelly, entre les rivières Hoole et Ketza, Yukon.

Horton; pointe, au nord de Kincardine, comté de Bruce, Ontario.

Hosier; rivière, se déversant dans la baie Sainte-Marguerite, sur le côté est, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Osier.)

Hotailuh; montagnes, entre le fleuve Stikine et la rivière Tanzilla, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Houghton; lac, au sud-ouest du lac Kashaweogama, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Hourglass; lac, à l'ouest du lac Hodgins, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

House; mont, entre les rivières Driftpile et Inverness, au sud du Petit-Lac-de-l'Esclave, Alberta centrale.

House. Voir Howse.

Houston. Voir Houstoun.

Houston. Voir Hughson.

Houstoun; passage, entre les îles Admiral, Kuper et Narrow, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Houston.)

Howe; île, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario.

Howse; col, montagnes Rocheuses, Alberta et région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas House.)

Hubbard Cove; village, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hubbard's Cove.)

Hubbards; village, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hubbards Cove.) Rectification d'une décision antérieure.

Huber; mont, près du mont Victoria, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hubley; anse, baie Sainte-Marguerite, aussi lac et station de chemin de fer, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Hubly.)

Hubly. Voir Hubley.

Huckleberry. Voir Mile.

Huckstall. Voir Ecstall.

Hudson; baie et détroit. (Non pas Hudson's.)

Huff; île, baie de Muscote, baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Huff's.)

Hugh; mont, à l'est du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

Hughes; ruisseau, se jette dans la baie de Barritt, lac Eagle, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Hughes creek.)

Hughes; rangée de montagnes, à l'est de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hughson; baie, à l'est de la baie de Providence, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Husten, Housten, ni Hewson.)

Humber; baie, station de chemin de fer, rivière et village; aussi Humber Bay, station estiviale et bureau de poste, comté de York, Ontario. (Non pas Clairville village.)

Humbly. Voir Hambly.

Humboldt; circonscription électorale, bureau de poste et station de chemin de fer, Saskatchewan. (Non pas Humbolt.)

Humboldt; baie, côté est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

HUNGABEE; glacier et mont, chaîne Bow, Alberta et région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HUNGERFORD; pointe, partie sud de l'île Manitouline, Ontario.

HUNGRY; baie, côté nord-est de la baie Big, baie de Quinté, Ontario.

HUNGRY; pic, à la tête de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HUNKER; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

HUNS VALLEY; village, division électorale de Macdonald, Manitoba. (Non pas Hun's Valley.)

HUNTER; mont, au nord de Palliser, station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HUNTRESS; récif, au sud-ouest de la pointe Johnson, comté de Bruce, Ontario.

HURD; cap, pointe à l'extrémité ouest du comté de Bruce, Ontario. Le chenal du cap Hurd est à l'ouest du cap.

HURD; mont et col, dans la chaîne Ottertail des montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

HURDMAN; bureau de poste comté de Carleton, Ontario. (Non pas Hurdman's Bridge.)

Hurdman's Bridge. Voir Hurdman.

HURON; rivière, se déversant dans le bassin de Chambly, rivière Richelieu, comté de Rouville, Québec. (Non pas Marieville creek.) Forme française autorisée, rivière des Hurons.)

HURRICANE; rivière, tributaire de la rivière Nakina, région de Cassiar, Colombie Britannique.

Husten. Voir Hughson.

HUTCHINSON; bureau de poste, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas Hutchison.)

HUTCHISON; ruisseau, coulant à partir du lac Bowden jusqu'à la rivière Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

HUTCHISON; ruisseau, se jette dans le lac Lower-Arrow, côté est, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Hutchison. Voir Hutchinson.

HUTSHI; lacs, à l'ouest du lac Laberge, Yukon.

HUTSHIKU; cap, sur la rivière Lewes, en aval du rapide du Rink, Yukon.

HUTSIGOLA; lac, au sud du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Hutsigula.

Huxstall. Voir Ecstall.

HYLAND; butte, à l'est du lac Hutsigola, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

HYNDMAN; baie, à l'extrémité sud-ouest de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Sand.)

I

ICARUS; pointe, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

ICE; portage, sur le cours inférieur de la rivière Nottaway, en aval de la rivière Kitchigama, Québec.

ICE; rivière, tributaire de la rivière Beaverfoot, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ICE-CAP; montagne, sur le bras du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Ice-Capped.)

ICELANDIC; rivière, se jette dans le lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Icelanders.)

Ichimanicuagon. Voir Ishimanikuagan.

ICY; anse, à l'est de la baie North, détroit de Hudson, Franklin.

IKEDA; baie, au sud-est de l'entrée de l'inlet de Skincuttle, côte sud-orientale de l'île Morseby, groupe de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

ILE-AUX-NOIX; bureau de poste, comté de Saint-Jean, Québec. (Non pas Isle aux Noix.)

ILE-PERROT; bureau de poste, comté de Vaudreuil, Québec. (Non pas Isle Perrot.)

Iles des bois. Voir Morris.

ILLECILLEWAET; glacier, division minière, rivière et village, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Illicilliwaet, Illecilliwaet, ni Illicillewaet.)

ILLES; ruisseau, se jette dans le lac Frances, Yukon. (Non pas Il-es-too-a.)

IMPERIEUSE; rocher, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

INCOMAPPLEUX; rivière, se jette dans le lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Fish.)

INDEPENDENCE; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

INDIAN; ruisseau, se jette dans la baie Ste-Anne, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse.

INDIAN; havre, pointe et récif, au sud de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

INDIAN; île, baie de Quinté, lac Ontario, au nord-est de l'entrée du canal Murray, comté du Prince-Edouard.

INDIAN; rivière, tributaire du fleuve Yukon, au sud du Klondike, Yukon.

Indian. Voir Dares.

Indian. Voir Lonspell.

Indian. Voir Pleasant.

Indian. Voir Southern Indian.

Indian Pear Island. Voir Saskeram.

INGALL; île, au sud de la pointe Whitney, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Shoemaker.)

INGALL; lac, au sud-ouest du lac Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Inganish. Voir Ingonish.

INGERSOLL; mont, à l'ouest du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

INGONISH; baie, rivière et petite ville, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Inganish, ni Niganishe.)

Ingraham. Voir Louis.

INGRAM; mont, au nord du lac Kusawa, Yukon.

INHABITANTS; rivière, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Habitants.)

INKLIN; rivière, tributaire du fleuve Taku, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

INKSTER; rocher, à South-Baymouth, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

INLIM; ruisseau, tributaire de la rivière Gravel intérieure, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

Innarulligang. Voir East Bluff.

Inner. Voir Horswell.

INNER DUCK; île, située au nord-est du groupe des îles Duck, région de Manitouline, Ontario.

INONOAKLIN; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Sanderson.)

Insulated. Voir Isolated.

INUKSHILIGALUK; pointe, côte méridionale de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Bick Rock.)

INUKSHUKEUYUK; pointe, côte méridionale de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Beacon.)

INVERHURON; baie et village, comté de Bruce, Ontario.

INVERNESS; passage, entre le havre Porpoise et la rivière Skeena, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas North Skeena.)

INVERNESS; rivière, tributaire de la rivière du Cygne, au sud du Petit-Lac-de-l'Esclave, dans le centre d'Alberta.

IOSEGUN; lac et rivière, tributaire de la rivière Little Smoky, Alberta. (Non pas Attim Segoun, ni To-segun.)

Ipperwash. Voir Kettle.

IRELAND; township, comté de Mégantic, Québec.

IRISHMAN; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

IRVING; baie, entrée de l'inlet de Crooks, détroit de Hudson, Franklin.

ISAAC HARBOUR; petite ville, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Isaac's Harbour.)

ISABELLA; lac, au nord-est du lac Peyto, Alberta.

ISERHOFF; rivière, se jette dans le lac Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

ISHIMANIKUAGAN; lac, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Ichimanicuagan, ni Ishimanicougan.)

ISKWATICAN; lac, au nord du lac LaRonge, Saskatchewan centrale.

ISLAND; lac, au nord-est du lac Winnipeg, s'écoule dans la rivière Hayes, Kéwatin.

Island. Voir Ashby.

Island. Voir Mattawagosik.

Island. Voir Trade.

Island lake. Voir Isle lake.

ISLANDS; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

ISLE; lac, à l'ouest de Sainte-Anne, Alberta. (Non pas Island Lake.)

Isles of coves. Voir Cove.

ISLET; pointe, extrémité sud-occidentale de l'île Sonora, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Isnor. Voir Eisner.

ISOLATED; pic, à la tête de la vallée de Yoho, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Insulated, ni Lonely.)

Ithenotosquan. Voir Elbow.

ITSI; lacs, sur la rivière Ross, aussi montagnes entre les rivières MacMillan et Ross, Yukon.

ITTIMENOKTOK; cap, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

IVAN; pointe, île Manitouline, à l'est de l'île Burnt, région de Manitouline, Ontario.

J

JACK; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Jack's.)

JACK; pointe, à l'entrée sud de Nanaimo, île de Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Sharp, ni Jack's.)

JACKHEAD; île, lac et rivière, au nord de la baie Fisher, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Jack-Head.)

Jackman. Voir Pritzler.

JACKSON; mont, au sud de Tulameen, région de Yale, Colombie-Britannique.

Jackson Voir Robertson.

JACKSTRAW; île, à l'ouest de l'île Gordon, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

JACKSTRAW; phare et batture, fleuve Saint-Laurent, à l'ouest de Gananoque, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Jack Straw.)

JACOB; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

JACOB; île, à l'entrée de la baie Rupert, dans la baie James, Ungava. (Non pas Wood.)

JACQUES CARTIER; lac et rivière, comté de Montmorency, Québec. (Non pas Grand Lake Jacques Cartier.)

JAMES; cap, côté nord du détroit de Hudson, Franklin.

JAMES; île et récif, entre les îles Fitzwilliam et Yeo, baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

James Ross. Voir Ross.

JAMIESON; lac, township de Dungannon, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Jamieson's.)

Jamieson's. Voir Egan.

JANET; lac, entre la rivière Stewart et le ruisseau de Mayo, Yukon.

JANVRIN; île, et bureau de poste de Janvrin Harbour, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Jauvrin's.)

JARVIS; baie, île, pointe, rivière et rocher, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Turtle Point.)

JARVIS; lac, entre les rivières Athabasca et Baptiste, Alberta. (Non pas Upper White Fish.)

Jauvrin's. Voir Janvrin.

JAY; lac, township de Pettypiece, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

JEAN; lac, au sud-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Jean de Terre. Voir Gens-de-Terre.

JEANNETTE; ruisseau, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Kent, Ontario. (Non pas Jeannette's creek, ni Jeannette's Creek P. O.)

JEAN-PIERRE; baie et pointe, au sud-ouest de la baie de l'Esturgeon, rive nord du lac Supérieur, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

JENKINS; pointe, à l'est de la baie de Providence, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

JENNIE GRAHAM; batture, la batture extrême sud vis-à-vis l'île Great Duck, région de Manitouline, Ontario.

JENNINGS; rivière, se jette dans le lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Fifteen-mile.)

JENSEN; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

JESSIE; lac, township de Purdom, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Jesup Land. Voir Ellesmere.

JIM; ruissau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de la rivière Indian, Yukon.

JOAN; pointe, près des étroits Dodd, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

JOASSA; chenal, entre les îles Dufferin et Horsfall, région de la Côte, Colombie-Britannique.

JOCKVALE; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Jock Vale.)

JOEL; rivière, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

JOGGINS; village, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Joggin Mines, South Joggins, ni South Joggins.)

JOHN; lac, au nord-est du lac Silver, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

JOHN; lac, en aval des lacs Itsi, rivière Ross, Yukon.

JOHN; rivière et bureau de poste de la rivière John, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse.

Johnny. Voir Johnson.

JOHNSON; baie, sur le côté nord de l'île de Howe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Johnston.)

JOHNSON; lac, township de Havelock, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Johnson's.)

JOHNSON; lac et station de chemin de fer, au sud-est de Latchford, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas Johnny lake, ni Johnson station.)

JOHNSON; chaîne de montagnes, entre le lac Atlin et la rivière O'Donnell, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

JOHNSTON; ruisseau, tributaire de la rivière McQuesten, Yukon.

JOHNSTON; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

JOHNSTON; havre et pointe, au sud de la pointe Porc-Epic, comté de Bruce, Ontario.

JOHNSTON CORNERS; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Johnston's Corners, ni Johnstone's Corners.)

JOJO; lac, au nord du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

JOLICOEUR; village, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Jolicure.)

JOLI HEAD; promontoire, comté de Queens, Nouveau-Brunswick. (Non pas Jolie Head.)

JONES; ruisseau, se jette dans la baie Batchawana, à l'extrémité orientale du lac Supérieur, région d'Algoma, Ontario. (Non pas Harmony river.)

JONES; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

JONES; batture, au sud du récif Labrador et au sud-ouest de la pointe Bélanger, région de Manitouline, Ontario.

JORDAN: lac et rivière, comté de Hastings, Ontario.

JORDAN; rivière, se jette dans la baie de Frobisher, Franklin.

JORDAN; rivière, tributaire du fleuve Columbia, près de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

JORDAN HARBOUR; bureau de poste, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Jordan Harbor.)

JORDAN RIVER; village, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Head of Jordan River.)

JORKINS; pointe, à l'entrée sud-orientale du chenal Finlayson, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Dawkins.)

JOSEPH; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Joshua Hennigar. Voir Hennigar.

JOUBERT; île, au sud de la pointe Cascade comté de Soulanges, Québec. (Non pas Round.)

JOY; baie, côté sud du détroit de Hudson, Ungava.

JOY; montagne, entre les rivières Hess et Lansing, Yukon.

JUBILEE; île, côte nord du détroit de Hudson, Franklin.

JUBILEE; montagne, près de l'extrémité nord du lac Atlin, Yukon.

JULIAN; pointe, à l'est de l'entrée de l'inlet de Chorkbak, détroit de Hudson, Franklin.

JUMPING DEER; ruisseau, tributaire de la rivière Qu'Appelle, Saskatchewan. (Non pas Jumpingdeer.)

JUMPINGPOUND; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta. (Non pas Jumping Pound.)

JUNCTION; mont, branche sud de la rivière aux Moutons, Alberta.

JUNNUSUKSOAK; inlet, côte orientale de la baie Ungava, Ungava.

JUNO; pointe, au sud du havre de Pine-Tree, comté de Bruce, Ontario.

JUPITER; rivière, côte méridionale de l'île Anticosti, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Observation.)

Jupiter. Voir Shallop.

K

KABAGUKSKI; lac, au sud du lac Sasakwei, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Mud.)

KABAKWA; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Kah-bah-bah-quah.)

KABANIA; lac, à l'ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

KABIKWABIK; lac, au sud du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kabikwab, ni Kapikwabikok.

KABISTACHUAN; baie, à l'extrémité sud du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec. (Non pas Cabistachuan.)

KABITOTIKWIA; lac et rivière, se jette dans la baie Kaiashk, lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Kabitotiquia.)

Kabitotiquia. Voir Kabitotikwia.

Kabitustigweiak. Voir Butler.

KABONA; lac, au sud du lac Matchimanito, région d'Abitibi, Québec.

KAGIANAGAMI; lac, au nord de la rivière Ogoki, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Kag-ish-a-bog-a-mog. Voir Kasshabog.

KAGIWIOSA; lac, à l'est du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KAHA; ruisseau, tributaire de la rivière Koshin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Kakak.)

Kah-bah-bah-quah. Voir Kabakwa.

Kah-mini-ti-gwa-quiack. Voir Bluffy.

Kah-shah-gah-wig-e-mog. Voir Kashagawi.

KAHTATE; rivière, tributaire du Stikine inférieur, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Kahuch. Voir Katonche.

Kah-wah-she-be-mah-gog. Voir Kushog.

Kahwambejewagamog. Voir Kawagama.

KAIASHK; baie et rivière, côte ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Gull.)

KAIASHKOMIN; lac, au nord du lac Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Bad Rice.)

KAIEN; île, havre du Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kai-en.)

KAIETE; pointe, à l'entrée orientale du passage Lama, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Calete, Ki-ette, ni Kyeet.)

Kaijick Manitou. Voir Baptiste.

Kaikaquabick. Voir Réception.

Kains. Voir Cain.

KAJAKANIKAMAK; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

Kajoualwang. Voir Najwalwank.

KAKABONGA; lac et rivière, à l'est du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Kakebonka.)

KAKAGI; lac, à l'est de la baie de Sabaskong, lac des Bois, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Crow.)

KAKASHE; rivière, tributaire de la rivière Kapitachuan, comté de Montcalm, Québec.

Kakebonka. Voir Kakabonga.

KAKETSA; mont, au sud d'Egnell, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Koketsa.)

KAKINAGIMAK; lac, au sud de la rivière Churchill et à l'est des détroits de Pelican, Sask. (Non pas Kakinokumak.)

KAKINNOZHANS; lac, près du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Kakinokumak. Voir Kakinagimak.

Kakinookama. Voir Margaret.

Ka-koot. Voir Kakut.

KAKUCHUYA; rivière, tributaire de la rivière Dudidontu, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KAKUT; lac et rivière, dans les collines Birch, au sud de Dunvegan, Alberta. (Non pas Ka-koot.)

Ka-lik-took-duag. Voir Crooks.

KALZAS; lac, entre les rivières Macmillan et Stewart, Yukon.

KAMA; baie et station de chemin de fer, baie de Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Mazokama.)

KAMACHIGAMA; lac et rivière, tributaire de l'Ottawa supérieur, comté de Montcalm, Québec.

KAMANATOGAMA; lac, au sud-est du lac Saganaga, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KAMANISKEG; lac, township de Bangor, comté de Hastings, Ontario.

KAMATSI; lac, sur la rivière Churchill, à l'est de la rivière aux Rennes, Saskatchewan centrale.

KAMINISTIKWIA; rivière et station de chemin de fer, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Kaministiquia.)

KAMINNASSIN; lac, au sud du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Kaminnaweiskagwok. Voir Minnaweiskag.

KAMINNI; lac, au nord-ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kaminneseipekok.)

KAMITSGAMAK; lac, rivière Ribbon, Saint-Maurice supérieur, comté de Champlain, Québec.

KAMONGUS; lac, près du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Canoe.)

KAMPIGUKAKATOKA; rivière, tributaire de la rivière Migiskan, région d'Abitibi, Québec.

KAMSHIGAMA; lac et rivière, au nord du lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec.

KANANASKIS; lacs et rivière, tributaire de la rivière à l'Arc; bureau de poste, station de chemin de fer et chaîne de montagnes, Alberta; aussi col, Alberta et Colombie-Britannique.

Kangerflung. Voir Newell.

Kangerthialuksoak. Voir George.

KANIAPISKAU; rivière, tributaire de la rivière Koksoak, Ungava. (Non pas Wauguash.)

Kaniapiskau. Voir Keniapiskau.

KANIKAWINIKA; lac, Ottawa supérieur, à l'est du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Kaniquonika, ni Kanekequaneka.)

KANIMITTI; rivière, se jette dans la rivière Shoshokwan, tributaire de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Kanimittikoshkwa.)

KANISH; baie, au sud de la pointe Granite, île Quadra, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Cahnish.)

KANOTAIKAU; lac, à la tête de la rivière de Rupert, district de Mistassini, Québec.

KANUCHUAN; rivière, tributaire de la rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

KANUS; rivière, tributaire de la rivière Ste-Croix, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Canous, ni Canouse.)

KANUSIO; lac et rivière, tributaire de la rivière Kekek, région d'Abitibi, Québec.

KAOPSKIKAMAK; lac et rivière, au sud-est du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KAOSKAUTA; lac, au nord-ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kaoskowtakok.)

KAPEMITCHIGAMA; lac, aux sources de l'Ottawa, comté de Joliette, Québec. (Non pas Kapemechigama.)

KAPESAKOSI; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kapesakosikok.)

KAPIKIK; lac, au sud du lac Chat, Kéwatin. (Non pas chenal du Pin ni lac Wapikik.)

KAPIKITEGOITCH; lac, eaux supérieures de la rivière Ashuapmuchuan, comté de Chicoutimi, Québec.

Kapikwabikok. Voir Kabikwakik.

KAPISKAU; rivière, au nord de la rivière Albany, Kéwatin (Non pas Ka-pis-cow, ni Kaypiscow.)

KAPITACHUAN; lac et rivière, tributaire de l'Ottawa supérieur, comtés de Berthier, de Joliette, de Maskinongé, de Montcalm et de Pontiac, Québec. (Non pas Kapistashewinna, ni Kapitajewin.)

KAPITAGAMA; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

Kapitajewan. Voir Kapitachuan.

Kapitashewinna. Voir Kapitachuan.

KAPITSWE; lac, aux sources de la rivière du Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

KAPKICHI; lac, au nord du lac Saint-Joseph, Kéwatin.

KAPOSVAR; ruisseau, tributaire de la rivière Qu'Appelle, Saskatchewan. (Non pas Little Cutarm.)

Karmutsen. Voir Nimpkish.

KASAGIMINNIS; lac, au nord du lac Saint-Joseph, Kéwatin.

Kasakacheweiwak. Voir Uphill.

KASHAGAWI; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Kah-shah-gah-wig-e-mog.)

KASHAWAWIGAMOG; lac, township de Dysart, comté de Haliburton, Ontario.

KASHAWEOGAMA; lac, au sud-ouest du lac Savant, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

KASKAWULSH; rivière, tributaire de la rivière Alsek, Yukon sud-occidental. (Non pas O'Connor.)

KASSHABOG; lac, township de Methuen, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Kag-ish-a-bog-a-mog.)

KATE; pointe, à l'extrémité supérieure du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KATES NEEDLE; montagne, dans le voisinage du fleuve Stikine, vis-à-vis le creek Porc-Epic, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KATHAWACHAGA; lac, au sud du golfe Coronation, Mackenzie. (Non pas Cathawhachaga.)

KATHERINE; lac, sur la rivière Lady Evelyn, en aval de la rivière Grays, région de Nipissing, Ontario.

KATHERINE; lac, à la source de la rivière à l'Arc, montagnes Rocheuses, Alberta.

KATINA; ruisseau, tributaire de la rivière Silver Salmon, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KATONCHE; lac, Ottawa supérieur, à l'est du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac. (Non pas Kahuch.)

KATRINA; ruisseau, tributaire de la rivière White, Yukon

KATTAKTOK; cap, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

Katutok. Voir Charles.

Kauffman. Voir Kiwetinok.

KAWAGAMA; lac, township de Sherborne, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Kahwambejewagamog.)

Kawakashkagama. Voir Kawashkagama.

KAWASACHUAN; lac et rivière, près du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Kawasajewan, ni Kawassajewan.)

Kawasgisguegat. Voir Kawaskisigat.

KAWASHEGAMUK; lac, au sud-est du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Long.)

Kawasheibemagagamak. Voir Washeibemaga.

KAWASHKAGAMA; lac et rivière, au nord du lac Long, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Kawakashkagama.)

KAWASKISIGAT; lac, aux sources de la rivière du Lièvre, comté de Saint-Maurice, Québec. (Non pas Kawasgisguegat.)

KAWASTAGUTA; baie, à l'extrémité nord du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

KAWAWEOGAMA; lac, au nord-est du lac Seseganaga, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

KAWAWIA; lac, au sud-est du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Oval.)

Kawawiagamak. Voir Wawiag.

Kay-gat. Voir Keigat.

Kaypiscow. Voir Kapiskau.

KAZABAZUA; rivière et village, township d'Aylwin, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Kazubazua, ni Kazuabazua.)

KEDGWICK; rivière, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas Kedgewick, ni Quatawamkedgewick.)

Keec. Voir Kiekkiek.

Kee-ec-kee-ec. Voir Kiekkiek.

KEEFER; île, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Keejimacoogie. Voir Kejimbujik.

KEELE; pic, ligne de partage des eaux du Mackenzie et du Yukon, Territoires du Nord-Ouest.

Keepawa. Voir Kipawa.

Kee-she-kas. Voir Kishikas.

KEG; lac, sur la rivière Churchill, au nord-est du lac La Ronge, Saskatchewan centrale. (Non pas Barrel.)

KEGLO; baie, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

KEIGAT; lac, au sud-ouest du lac Chat, Kéwatin. (Non pas Kay-gat.)

KEIKEWABIK; lac, au sud du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Hawkrock.)

KEJIMKUJIK; lac, dans le comté de Queens, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Cegemecega, Keja-ma-kuja, Keejimacoogie, ni Kerjimacougie.)

KEKEK; rivière, tributaire de la rivière Migiskan, région d'Abitibi, Québec.

KEKEKO; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

KEKEKWA; lac, près du lac Eagle, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KEKEO; rivière, tributaire de la rivière Manuan, Saint-Maurice supérieur, comté de Champlain, Québec.

KEKKERWABI; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Cay-ka-quah-be-kung.)

KELSALL; lac, se décharge dans la rivière Chilkat, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KELVIN; île, dans le lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Grand.)

KELVIN; lac, élargissement de la rivière Nottaway, région d'Abitibi, Québec.

KELVINGROVE; bureau de poste, comté d'Huntingdon, Québec. (Non pas Calvin Grove, ni Kelvin Grove.)

KEMPENFELT; baie, dans le lac Simcoe, comté de Simcoe, Ontario. (Non pas Kempenfeldt.)

KEMPT; lac, comté de Saint-Maurice, Québec. (Non pas Wabaskoutyunk.)

KEMPTOWN; village, comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Kempt Town.)

KEMPTVILLE; ruisseau, tributaire de la rivière Rideau, comté de Grenville, Ontario. (Non pas South Rideau river.)

KENEMICH; rivière, se jette dans le lac Melville, région d'Ashuanipi, Québec. (Non pas Kennemichic.)

KENIAPISKAU; lac, au nord du lac Opatawaga, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Kaniapisku.)

KENNABUTCH; lac, à l'est du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kennabuch.)

Ken-ne-big. Voir Kennibik.

Ken-ne-ses. Voir Kennisis.

KENNEWAPEKKO; lac, au sud du lac Saganaga, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KENNIBIK; lac, township de Dudley, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Ken-ne-big.)

KENNICOTT; lac, à la tête de la rivière Hackett, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KENNISIS; lac, township de Havelock, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Ke-ne-ses.)

KENNY; lac, à l'ouest du lac de la Tempête, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

KENOGAMI; rivière, tributaire de la rivière Albany, districts d'Algoma et de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Kenogamissel. Voir Larch.

KENORA; lac, township Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KENOZHE; lac, au sud du lac Machawaian, Kéwatin.

KENOZHE; lac, au nord du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kinoje.)

KERNERTUT; cap, côté sud-est de la baie d'Ungava, Ungava.

KERR; mont, chaîne Président, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KERSEY; pointe, extrémité nord de l'île Maitland, canal de Douglas, région de la Côte, Colombie-Britannique.

KERWOOD; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas Kerrwood.)

KESHKABUON; île, région de la Baie du Tonnerre. Ontario. (Non pas Caribou.)

KESTREL; rocher, à l'entrée du havre du Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

KETCH; havre et promontoire, aussi établissement de Ketch Harbour, au sud-ouest de l'entrée du havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Catch harbour and head, ni White ou Catch Harbour head.)

Ketchacun. Voir Catchacoma.

KETCHUM; lac, au nord-est d'Egnell, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KETTLE; pointe et récif, s'étend au nord de la pointe de Kettle, comté de Lambton, Ontario. (Non pas Ipperwash.)

KETZA; rivière, tributaire de la rivière Pelly, en amont de la rivière Ross, Yukon. (Non pas Kitza.)

KEWAGAMA; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

KEY; havre et tête de ligne de chemin de fer, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

KEYS; lac, au nord du lac Favel, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Khartum. Voir Hector.

KIASK; rivière, au sud de la rivière Kamshigama, région d'Abitibi, Québec.

Kickendatch. Voir Kikendatch.

KICKING HORSE; col et rivière, tributaire du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Wapta river.)

KID; ruisseau, tributaire de la rivière Goat, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KIEKKIEK; lac, au sud-ouest du lac Kewagama, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Keec, ni Kee-ec-kee-ec.)

Kieley. Voir Coyle.

Ki-ette. Voir Kaiete.

KIEMAWISK; lac, au sud-ouest du lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec.

KIKENDATCH; village sauvage sur le bord de la rivière Saint-Maurice supérieur, comté de Champlain, Québec. (Non pas Kirkendatch, ni Kickendatch.)

KILDALA; bras de mer, près du bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

KILLARNEY; village, sur le bord occidental du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KILPATRICK; mont, chaîne Purity, montagnes des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KILVERT; lac, au sud du lac Hawk, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KIMBALL; lac, township de Livingstone, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Kimball's.)

KIMMEWIN; lac, au sud-ouest du lac Schist, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KINAHAN; îles, au sud de l'île Digby, détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kinnaham.)

KINCARDINE; petite ville, comté de Bruce, Ontario.

KING; mont, au nord-ouest de la station Ottertail, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KINGCOME; inlet et montagnes à l'ouest de l'inlet Knight, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kingcombe.)

KINGCOME; pointe, à l'extrémité nord de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kingcombe.)

King Christian. Voir Findlay.

KING GEORGE; détroit, côte sud du détroit de Hudson, Ungava.

KINGHAM; rivière, comté d'Argenteuil, Québec. (Non pas Kingsey.)

KINGLAKE; bureau de poste, comté de Norfolk, Ontario. (Non pas King Lake.)

King Oscar Land. Voir Ellesmere.

KINGSCOTE; lac, township de Bruton, comté de Haliburton, Ontario.

Kingsey. Voir Kingham.

Kingston. Voir Rexton.

KING WILLIAM; île, au sud-ouest de la péninsule Boothia, Franklin. (Non pas King William Land.)

KINNICKONESHIP; lac, près du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Black Saw-bill.)

KINNYU; lac, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KINOJEVIS; lac et rivière, tributaire de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Kinojeviskaskatik.)

Kinoje. Voir Kenozhe.

KINONGE; rivière, seigneurie de la Petite Nation, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Salmon.)

KINSMAN; établissement et bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Kinsman's.)

KINTAIL; village, au sud de la pointe Clark, comté de Huron, Ontario.

KIPAWA; bureau de poste, lac et rivière, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Keepawa, ni Kippewa.)

KIPLING; récif, à l'ouest de l'île Middle-Duck, région de Manitouline, Ontario.

KIRK; île, partie septentrionale du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

Kirkerdatch. Voir Kikendatch.

KIRK FERRY; village, township de Hull, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Kirk's Ferry.)

KISHIKAS; lac et rivière, tributaire de la rivière Severn, Kéwatin. (Non pas Cedar, Kee-she-kas, ni Kishki.)

Kishki. Voir Kishikas.

KISKITTO; lac, au nord du lac Winnipeg, Kéwatin. (Non pas Grass, ni West Niskitogisew.)

KISKITTOGISU; lac, au nord du lac Winnipeg, Kéwatin. (Non pas Big Reed, ni Niskitogisew.)

Kiskopkechewans. Voir Minnehaha.

KISPIOX; rivière, tributaire de la rivière Skeena, en amont de Hazelton, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Kispyox, ni Kis-py-ox.)

KISSEYNEW; lac, au sud du lac Kississing, Kéwatin. (Non pas Lobstick.)

KISSISSING; lac, et rivière tributaire du fleuve Churchill, Kéwatin. (Non pas Cold Kissisino, ni Takipy.)

KITCHENER; île, à l'ouest de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Little Cockburn.)

KITCHENER; station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

KITCHIGAMA; rivière, tributaire de la rivière Nottaway, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Michigama.)

Kitigtung. Voir Lady Franklin.

KITIMAT; bras de mer et bureau de poste, au nord du canal Douglas, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kitamaat.)

KITIWITI; batture, au sud-ouest de Prospect, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Kittee Wittee.)

KITKIATA; village sauvage sur le bord du canal de Douglas, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Kit-kia-tah.)

KITTY; batture, au sud de l'île Great-Duck, et au sud-ouest de la batture de Mary, région de Manitouline, Ontario.

Kitza. Voir Ketza.

KIWANZI; ruisseau, tributaire de la rivière Burntwood, Kéwatin.

KIWETINOK; col, pic, rivière et vallée, au nord de la rivière Beavertail, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas mont Kauffman, col Wilson, ni col Whymper.)

Kla-anch. Voir Nimpkish.

KLATSA; rivière, tributaire de la rivière Frances, Yukon. (Non pas Klatsatoon.)

KLEMTU; passage et village sauvage, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Klemtoo, ni China Hat.)

KLEWI; rivière, tributaire de la petite rivière Buffalo, au sud du Grand Lac de l'Esclave. (Non pas Tesse-Clewee.)

KLOIYA; baie, près le bras Denise du bassin Morse, à l'est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Cloyah.)

KLOKHOK; rivière, tributaire de la rivière Takhini, Yukon.

KLONDIKE; village et rivière, tributaire du fleuve Yukon, Yukon. (Non pas Klondyke, Clondyke, ni Throndiuck.)

KLOOTCHMAN; canyon, sur le Stikine, au sud de la rivière à l'Eau-Claire, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Kluchman.)

KLOTASSIN; rivière, tributaire de la rivière Donjek, Yukon.

KLOTZ; mont, près de la rivière Tatonduk, Yukon.

KLUANE; lac et rivière, dans le sud-ouest du Yukon. (Non pas Kluahne.)

Kluchman. Voir Klootchman.

KLUHINI; rivière, coule du lac Frederick dans le lac Dezadeash, Yukon.

KLUKSHU; lac, et rivière tributaire de la rivière Alsek, Yukon.

KLUSHA; ruisseau, se déverse dans le lac Braeburn, aux sources de la rivière Nordenskiöld, Yukon.

KNAPP; pointe, aussi phare et station Knapp Point, côte nord de l'île Wolfe, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Brown's.)

KNEEHILL; bureau de poste à l'est de la station du chemin de fer Innisfail, Alberta. (Non pas Knee Hills Valley.)

KNEEHILLS; ruisseau, tributaire de la rivière Daim-Rouge, Alberta. (Non pas Knee Hills.)

KNEELAND; baie, côte sud-ouest de la baie de Frobisher, Franklin.

KNIFE; îles, à l'ouest de la pointe Shute, comté de Bruce, Ontario.

Knight. Voir Descanso.

KNOB; lac, township de Rugby, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Knob. Voir The Knob.

KOAK; îles et ruisseau, rivière Saint-Jean, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Coac, ni Coak.)

KOIDERN; rivière, tributaire de la rivière White, Yukon.

Koketsa. Voir Kaketsa.

KOKOMENHANI; lac, aux sources de la rivière de Rupert, région de Mistassini, Québec. (Non pas Kokamenhani.)

KOKOMIS; lac, au sud-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

KOKSILAH; station de chemin de fer, crête de montagnes et rivière, au nord de la rivière Cowichan, île de Vancouver, Colombie-Britannique.

KOKSOAK; rivière, se jette dans la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Big river, ni South.)

KOLFAGE; île, au sud de la pointe Pike, comté de Bruce, Ontario.

Koos-ka-nax. Voir Kuskanax.

Kootanie. Voir Blakiston.

Kootenai. Voir Waterton.

KOOTENAY; lac et rivière, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Kootenai, Kootanie, etc.)

KOPKA; lac, à l'ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

KORIKDUARDU; inlet, à l'est de l'inlet de Chorkbak, détroit de Hudson, Franklin. (Non pas Ko-rick-du-ar-du.)

KOSHIN; rivière, tributaire de la rivière Nahlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KRAMER; lac, township de Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KUKUKAKU; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

KUKUKUS; lac, au sud-est du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kukus.)

KULLEET; baie, au nord-est du havre aux Huîtres, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Chemainos, ni Chemainus.)

KUNGHIT; île, la dernière du groupe des îles de la Reine-Charlotte, au sud, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Prevost.)

KUPER; île, au nord-est de l'île Admiral, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. On a conservé à cette île le nom de Kuper; l'île située au nord s'appellera "Hibben" pour éviter le double.

Kuper. Voir Hibben.

KUSAWA; lac, au sud-ouest du lac Laberge, Yukon. (Non pas Arkell.)

KUSAWA; rivière, coule dans une direction nord à partir de la région de Cassiar, Colombie-Britannique, dans le lac Kusawa, Yukon. (Non pas Arkell.)

KUSHOG; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Kah-wah-she-be-mah-gog.)

Kusiwah. Voir Surprise.

KUSKANAX; ruisseau, côté est du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Koos-ka-nax.)

KUSKONOOK; bureau de poste et station de chemin de fer, près de l'extrémité méridionale du lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Kuskanook.)

KUTHAI; lac, se décharge dans la rivière Silver-Salmon, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

KWADACHA; rivière, tributaire de la rivière Finlay, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Quadacha, ni Quaneca.)

Kwichpak. Voir Yukon.

KYAK; baie, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

KYASKA; lac, sur la rivière Churchill, à l'est de la rivière aux Rennes, Saskatchewan centrale.

Kyeet. Voir Kaiete.

L

LABERGE; lac, dans la partie sud du Yukon. (Non pas Labarge, ni Lebarge.)

LA BICHE; lac et rivière, dans la partie nord-est de l'Alberta. (Non pas Red Deer.)

LABRADOR; récif, au sud de la pointe Bélanger, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

LABRADOR; récif, au nord du cap Chidley, Ungava.

LACHAPELLE; bureau de poste, comté des Deux-Montagnes, Québec. (Non pas Lachapelle.)

LACROIX; lac, dans la vallée de la rivière Bulkley, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas La Croix, ni Le Croix, ni Round.)

LADUE; ruisseau, tributaire de la rivière White, en aval du ruisseau Katrina, Yukon.

LADY BEATRIX; lac, au nord-est du lac Mattagami, région d'Abitibi, Québec.

LADYBIRD; montagne, au nord du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lady Bird.)

LADY FRANKLIN; île, à l'est de la Terre de Clément, Franklin. (Non pas Kitigtumg.)

LA FRANCE; ruisseau, côté oriental du lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lafrance.)

LAGGAN; station de chemin de fer, Alberta.

LAHAVE; île et rivière, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas La Have, ni Le Havre.)

LAKE; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

Lake. Voir Chonat.

LAKE FLEET; groupe d'îles, à l'est du groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Lake Mégantic. Voir Mégantic.

Lake of the Narrows. Voir Washi.

LAKETON; poste, sur le bord du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

LAKIT; ruisseau, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Four-mile.)

La Lime. Voir Lanim.

LALONDE; île, dans le fleuve Saint-Laurent, près de Valleyfield, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Chateauguay.)

L'AMABLE; ruisseau et lac, townships de Dungannon et de Faraday, comté de Hastings, Ontario.

LAMB; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LAMBERT; batture, au nord-ouest de la rivière Saugeen, comté de Bruce, Ontario.

LAMEK; baie, île Shippigan, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Alemek, ni Lamec, ni L'amec, ni Lameque.)

LANDING; lac, au nord du lac Sipiwesk, Kéwatin.

LANIM; pointe, à l'ouest de Dalhousie, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick. (Non pas La Lime, ni La Nim, ni Le Nim.)

L'Anse-à-Valleau. Voir Anse-au-Vallon.

LANSDOWNE; mont, à l'ouest du lac Marsh, Yukon.

LANSING; rivière, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

LAPÊCHE; lac, comté de Pontiac, Québec.

LAPIE; rivière, tributaire de la rivière Pelly, en aval de la rivière Ross, Yukon.

LAPLANTE; village et bureau de poste, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas La Plante.)

LARCH; rivière, tributaire de la rivière Koksoak, Ungava. (Non pas Kenogamissee.)

LARDEAU; division minière, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lardo.)

LARDEAU; rivière, tributaire de la rivière Duncan, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lardo.)

LARDEAU; ville, située sur le bras nord-est du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Lardo.)

LARDER; lac, au sud du lac Abitibi, district de Nipissing, Ontario. (Non pas Present, ni President.)

Lardo. Voir Lardeau.

Lardo. Voir Purity.

L'ARDOISE; village, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Ardoise.)

Large. Voir Hamilton.

Large Trout. Voir Hector.

LARIVIÈRE; station de chemin de fer et village, division électorale de Lisgar, Manitoba. (Non pas Larivière.)

LARONGE; lac, au sud de la rivière Churchill, Saskatchewan centrale.

LARRY; rocher, au sud de l'île Great-Duck et à l'ouest de la batture Kitty, région de Manitouline, Outario.

LA SALETTE; petite ville, comté de Norfolk, Ontario. (Non pas La Sallette, ni Lasallette.)

LASH; île, à l'est de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

LASHER; île, au sud de la pointe Shesheeb, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

LASKAY; village et bureau de poste, comté de York, Ontario. (Non pas Laskey.)

Lasketti. Voir Lasqueti.

LAST-CHANCE; ruisseau, branche du ruisseau Hunker, fleuve Klondyke, Yukon.

Lasquely. Voir Lasqueti.

LASQUETI; île, au sud de l'île Texada, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Lasquely, ni Lasketti.)

LATCHFORD; ville, sur la rivière Montréal, région du Nipissingue, Ontario.

La Tête. Voir Walton.

LAURA; ruisseau, tributaire du fleuve Klondyke, Yukon.

LAURA; mont, près du Stikine inférieur, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

LAURIE; chaîne de montagnes, à l'ouest de la rivière O'Donnel, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

LAURIER; lac, township Pettypiece, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LAURIER; mont, à l'est du lac Laberge, Yukon.

LAURIER; rivière, se jette dans le lac Clinton-Colden, à l'extrémité orientale, au nord-est du Grand Lac de l'Esclave, Territoires du Nord-Ouest.

LAUSSEDAT; mont, au sud du mont Freshfield et au nord-est de Donald, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LAVIGNE; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Vaudreuil, Québec. (Non pas bureau de poste de Graham.)

LAZY; lac, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Rock.)

LEAF; baie, lac et rivière, côté sud de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas rivière Nepihjee.)

Leak. Voir Thwartway.

LEANCHOIL; station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LEARY; anse et pointe, côté occidental de l'entrée de la baie Blind, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Leary's.)

LEASK; baie et pointe, baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

LEATHER; rivière, tributaire de la rivière Carotte, Saskatchewan. (Non pas Hanging Hide.)

Lebarge. Voir Laberge.

Le Croix. Voir Lacroix.

LEDA; pic, près de "Castor et Pollox," à l'est du mont Swanzy, montagnes des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LEE; escarpement, au nord de la rivière Saugeen, comté de Bruce, Ontario.

LEE; ruisseau, tributaire de la rivière Sainte-Marie, dans le midi de l'Alberta. (Non pas Lee's.)

Leek. Voir Thwartway.

LEFROY; glacier et mont, de la chaîne à l'Arc, montagnes Rocheuses, Alberta et Colombie-Britannique.

Le Havre. Voir Lehave.

LELU; île, au nord-ouest de l'île Smith, détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Le-loo, ni South Porpoise.)

Le Nim. Voir Lanim.

LEON; établissement, sur le bord du lac Upper-Arrow, à l'est, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Leon Hot Springs.)

LEONARD; île, dans le fleuve Saint-Laurent, près de Valleyfield, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Grande Batture.)

LEONARD; mont, à l'ouest du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

LEOPOLD; pointe, baie de Markham, détroit de Hudson, Franklin.

LEOTTA; ruisseau, tributaire du fleuve Klondike, Yukon.

LEPREAU; bassin, havre, paroisse, pointe, rivière et village, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Lepreaux, ni Belas basin.)

Leroux. Voir Hill.

LESTER; lac, township Haycock, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

L'ETANG; havre, rivière et village, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Etang, ni Letang.)

L'Etete. Voir Letite.

LETITE; passage et village, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas L'Etete, ni Letete.)

LÈVE; lac, township de Radcliffe, comté de Renfrew, Ontario.

LEWES; lac, près de la "grande courbe" de la rivière Watson; aussi rivière, tributaire du fleuve Yukon, Yukon. (Non pas Lewis.)

LEWES; montagne, au nord du lac Laberge, Yukon. (Non pas River mountain.)

LEWIS; ruisseau, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LEWIS; île, entre les îles Kennedy et Porcher, région de la Côte, Colombie-Britannique.

LEWIS; lac, au nord-est du lac Tawatinaw, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LEWIS; lac, rivière Ross, Yukon.

Lewis. Voir Crease.

Lewis. Voir Lewes.

Lewis. Voir Louis.

LIARD; rivière, tributaire du fleuve Mackenzie, Colombie-Britannique, Mackenzie et Yukon. (Non pas Mountain.)

LICHFIELD; batture, à l'entrée occidentale du havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Litchfield.)

Lighthouse. Voir Snake.

LILY; baie, Ottawa supérieur, au nord-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

LILY; glacier et col, au nord du mont Swanzy, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LIMA; pointe, à l'extrémité sud de l'île Digby, à l'entrée occidentale du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

LIMEBANK; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Lime Bank.)

LIMESTONE; lac, township de Mayo, comté de Hastings, Ontario.

LIMESTONE; pointe, baie de Nipisiguit, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Young's.)

Limestone. Voir Dolomite.

LINA; chaîne de montagnes, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

LINDA; lac, au nord-est du mont Odaray, région de Kootenay, montagnes Rocheuses, Colombie-Britannique.

LINDAL; lac, township Pettypiece, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Lindel.)

LINDEMAN; lac, au sud du lac Bennett, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Linderman, ni Lyndeman.)

LINDSAY; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Cut.)

LINE; lac, au sud-ouest du lac Eagle, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LINEHAM; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons Alberta méridional.

LINK; île, près des étroits Dodds, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

LINK; lac, township de Strathy, région du Nispissingue, Ontario.

LINKLATER; ruisseau, tributaire de la rivière Kootenay, près de la frontière internationale, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Linkwater Meadow.)

LINKLATER; lac, à l'est du lac Willard, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Linkwater. Voir Linklater.

LISCOMB; havre et bureau de poste, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Liscombe.)

LISKEARD; petite ville, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas New Liskeard.)

L'Isle. Voir Delisle.

LISTOWEL; petite ville, comté de Perth, Ontario. (Non pas Listowell.)

Litchfield. Voir Lichfield.

LITTLE, Mt; montagne, à l'ouest du mont Fay, chaîne Bow des Rocheuses, Alberta, et région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LITTLE; rocher, au sud-ouest de la pointe Phœbe, île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

Little. Voir Rough.

LITTLE ATLIN; lac, entre le lac Atlin et le lac Marsh, Yukon.

Little Black. Voir Bélanger.

Little Black. Voir Burton.

LITTLE BLANCHE; ruisseau, branche du ruisseau du Quartz, rivière Indian, Yukon.

LITTLE BOSHKUNG; lac, township de Minden, comté de Haliburton, Ontario.

LITTLE BOW; rivière, tributaire de la rivière du Ventre, Alberta. (Non pas Small.)

Little Cedar. Voir Pakhoan.

Little Charlton. Voir Trodely.

Little Cockburn. Voir Kitchener.

Little Cutarm. Voir Kaposvar.

tle Flatland. Voir Campbell.

tle Fork. Voir Gunamitz.

le Fork of the Saskatchewan. Voir Mistaya.

LITTLE-GEM; ruisseau, branche du ruisseau de Hunker, Yukon.

Little Grant. Voir Pearson.

Little Green. Voir Steevens.

Little Jackfish. Voir Foreleg.

LITTLEJOHN; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

LITTLE MADAWASKA; rivière, à l'est du parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

Little Magog. Voir Magog.

Little Mecattina. Voir Mekattina.

Little (ou South) Miminigash. Voir Roseville.

Little Mistassini. Voir Albanel.

LITTLE MUSQUODOBOIT; village, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Little River Musquodoboit.)

Little Natashquan. Voir Natashkwan.

Little Nation. Voir South Nation.

Little Nipisiguit. Voir Millstream.

Little Nottaway. Voir Broadback.

Little Opeongo. Voir Aylen.

Little River Musquodoboit. Voir Little Musquodoboit.

LITTLE ROGER; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

Little Sachigo. Voir Oponask.

LITTLE SALMON; rivière, tributaire de la rivière Lewes, Yukon.

Little Sandy. Voir Athol.

Little Saskatchewan. Voir Dauphin.

Little Shallow. Voir Pakwash.

LITTLE SLOCAN; rivière, tributaire de la rivière Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Little Stave. Voir Prince Régent.

LITTLE TAHLTAN; rivière, tributaire de la rivière Tahltan, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Little Wabigoon. Voir Dinorwic.

Little Weslemcoon. Voir Effingham.

LLEWELLYN; glacier, au sud du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Loadstone. Voir Lodestone.

LOBSTER; lac, township d'Airy, région du Nipissing, Ontario.

LOBSTICK; baie, dans la partie orientale du lac des Bois, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Lob-stick.)

Lobstick. Voir Clip.

Lobstick. Voir Kisseynew.

LOCKE; île, havre de Lockeport, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Ragget, ni Rugged.)

LOCKEPORT; havre, aussi ville sur l'île Locke, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas havre de l'île Ragged ou Rugged.)

LOCKHART; rivière, se jette dans le Grand-Lac-de-l'Esclave, à l'extrémité orientale, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Lockhart's.)

LODESTONE; lac et montagne, au sud de la rivière Tulameen, région de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas montagne Loadstone, ni lac du Paradis.)

LODGE; ruisseau, Alberta et Saskatchewan méridional. (Non pas Medicine Lodge.)

LOGAN; île, dans la partie septentrionale du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

LOGAN; mont, à l'est du lac Frances, Yukon.

LOGIE; roc, à l'est de la pointe McNab, comté de Bruce, Ontario.

LOKS LAND; à l'entrée de la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Lok's.)

LOMBARD; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

LOMOND; rivière, se jette dans le lac Supérieur vis-à-vis l'île Pie, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Carp.)

London Junction. Voir Pottersburg.

LONELY; baie, à l'est de la pointe Dominion, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

LONELY; rivière, par laquelle se décharge le lac Obikoba, comté de Pontiac, Québec.

Lonely. Voir Isolated.

Lonely. Voir Seul.

Lonely Valley. Voir Ten Peaks.

Lone Man's. Voir Oneman.

Lone Tree. Voir Ann.

LONG; ruisseau, branche occidentale de la rivière Souris, dans le sud-est de la Saskatchewan.

LONG; pointe, s'avance vers le centre du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

LONG; pointe, dans la partie sud du township de Tyendinaga, comté de Hastings, Ontario.

LONG; pointe, lac Erié, comté de Norfolk, Ontario. (Non pas North Foreland.)

Long. Voir Farrell.

Long. Voir Kawashegamuk.

Long. Voir Lowes.

Long. Voir Methy.

Long. Voir Mountain.

Long. Voir Ord.

Long. Voir Trident.

Long. Voir Tyee.

Long. Voir Wolf.

Long. Voir Woods.

LONG-LEGGED; lac et rivière, se décharge dans le lac Wilcox, sur la rivière English, Kéwatin.

LONG POINT; baie, phare et station, lac Erié, comté de Norfolk, Ontario. (Non pas North Foreland, ni Outer Bay of Long Point.)

LONSPELL; pointe, près de Kingsport, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Indian.)

LONGUE-POINTE; village, comté d'Hochelaga, Québec. (Non pas Long Point.)

LOOKOUT; montagne, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LOOKOUT; rivière, se jette dans le lac Smoothrock, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Loon. Voir Mang.

LOONHEAD; lac, sur la rivière Burntwood, Kéwatin. (Non pas Loon Head.)

LOOP; ruisseau, tributaire de la rivière Illecillewaet, près The-Loop, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

LORDMILLS; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Lord Mills.)

LORETTA; île, au nord de l'île Hawkesbury, région de la Côte, Colombie-Britannique.

LORETTE; paroisse, station de chemin de fer et village, au sud-est de Winnipeg, Manitoba. (Non pas Loretto.)

L'ORIGNAL; petite ville, comté de Prescott, Ontario. (Non pas l'Original.)

LORNE; lac, township Rugby, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LORNE; mont, à l'ouest du lac Marsh, Yukon.

LORRAIN; lac, à l'est du township Cassells, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas Bear.)

LOSCOMBE; récif, au nord de la pointe Macpherson, comté de Bruce, Ontario.

LOST; lac, au nord-ouest du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LOUCKS; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Louck's.)

LOUGHEED; baie, pointe et récif, à l'est de la pointe Dominion, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

LOUIS; mont, au nord-ouest de Banff, Alberta.

LOUIS; pointe, extrémité sud de l'île Coste, bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

LOUIS; port, île Graham, dans les îles de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Ingraham, ni Lewis.)

LOUISA; lac, township de Lawrence, comté de Haliburton, Ontario.

LOUISE; lac, à l'ouest de la station de Laggan, Alberta. (Non pas Emerald.)

LOUNT; lac, rivière aux Anglais, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LOUTRE, Harbour de; havre du côté ouest de l'île Campobello, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Harbour de Lute.)

LOW; lac, au sud-est du lac Silver, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

LOW; pointe, et Low Point, bureau de poste, côté est de la baie George, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse.

Low. Voir Clark.

Low. Voir Flat.

LOWER-ARROW; lac, élargissement du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Lower Bow. Voir Hector.

Lower Clearwater. Voir Washagomis.

LOWER SAVAGE; îles, détroit de Gabriel, Franklin.

Lower White Fish. Voir Gregg.

LOWES; lac, au sud-ouest de Yorkton, Saskatchewan. (Non pas Long, ni Pebble, ni Silver.)

LUBBOCK; baie, à l'ouest de la baie de Markham, détroit de Hudson, Franklin.

LUBBOCK; rivière, déverse les eaux du lac Little Atlin dans le lac Atlin, Yukon.

LUCAS; chenal, île et récif, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

LUCKY; ruisseau, branche du ruisseau Allgold, rivière Klondike, Yukon.

LUKE; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Luke Fox. Voir Fox.

Lumley. Voir Frobisher.

LUSK; ruisseau, tributaire de la rivière Kananaskis, Alberta.

LUTZ; établissement et bureau de poste, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Lutes, ni Lutes Mountain.)

LYAL; île et récif, au sud-est de la pointe de Greenough, comté de Bruce, Ontario.

LYNCH; île, dans le groupe Sainte-Geneviève, à l'est de Sainte-Anne-de-Bellevue, comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas Dowker's, ni Lynch's.)

Lyndeman. Voir Lindeman.

LYNEDOCH; île, à l'ouest de l'île Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Ash, ni Lyndoch.)

LYNN; pointe, île Manitouline, au nord-ouest de l'île Greene, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Black.)

Lynx. Voir Selby.

LYSTER; lac, township de Barnston, comté de Stanstead, Québec. (Non pas Baldwin's pond, ni Barnston pond.)

M

MABEE; village, comté de Norfolk, Ontario. (Non pas Maybee.)

MACABEE; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, aussi montagne, Alberta méridional.

McADAM; station de chemin de fer et village, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Macadam, ni McAdam Junction.)

McALPINE; bureau de poste et station de chemin de fer comté de Prescott, Ontario. (Non pas McAlpine's, ni McAlpin.)

Macan. Voir Maccan.

McARTHUR; ruisseau, lac et col, à l'ouest du fleuve Columbia, aussi montagne, à la tête de la vallée du Yoho supérieur, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MACAULAY; lac, township d'Airy, région de Nipissing, Ontario.

MACAULAY; pointe, à l'extrémité sud-orientale de l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario. (Non pas McCauley's.)

McBEAN; mont, à l'ouest du mont Purity, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

McCALLUM; île, au sud-est de l'île Beament, comté de Bruce, Ontario. (Non pas Snake.)

McCALLUM; montagnes, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MACCAN; station de chemin de fer, rivière et village, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Macan.)

McCARTHY; pointe, du côté sud-est de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

M'CLINTOCK; rivière et pic, entre le lac Marsh et la rivière Teslin, Yukon. (Non pas McClintock.)

McCONNELL; pic et rivière, rivière Nisutlin, Yukon.

Macoostigan. Voir Makustigan.

McCORMICK; ruisseau et débarcadère, près du pied du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas McCormack.)

McCOY; pointe, à l'est de l'anse Thompson, comté de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. (Non pas McCoy's.)

McCOY; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Montgomery.)

McCREARY; île, au nord de la pointe Turnagain, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Outer Sturgeon.)

McDAME; ruisseau, tributaire de la rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McDONALD; baie et pointe, à l'ouest de Brockville, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Donald, Macdonald, ni McDonald's.)

McDONALD; ruisseau, se jette dans la partie sud du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

McDONALD; île du groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Hog.)

McDONALD; lac, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McDONALD; lac, township de Haycock, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MACDONALD; île, au nord-ouest des îles God's Mercie, détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Egypt.)

MACDONALD; lac, township de Havelock, comté de Haliburton, Ont. (Non pas Macdonald's.)

MACDONALD; montagne, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Carroll.)

McDonald's. Voir Prince Régent.

McDOUGAL; ruisseau, tributaire de la rivière Incomappleux, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas McDougall.)

MACDOUGALL; établissement, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Macdougal, ni Macdougall's.)

Macdougall's. Voir Marion.

MACE; baie, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Mace's.)

McELHINNEY; batture, au nord de l'île Flowerpot, baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario (Non pas McElhinney's.)

McEVOY; lac, au nord-est du lac Finlayson, Yukon.

McEWEN; lac, à l'est du lac Kawaweogama, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

McFADDEN; lac, township de McClintock, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas McFadden's.)

McFARLANE; rivière, se jette dans le lac Athabaska, côté sud, Saskatchewan. (Non pas Beaver.)

McGAW; pointe, à l'entrée de South-Baymouth, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

McGILLIVRAY; bureau de poste, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas West McGillivray.)

McGRATH; mont, dans la région du lac Stikine, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MACGREGOR; pointe, à l'ouest de Port-Elgin, comté de Bruce, Ontario.

McGREGOR; établissement, côté oriental du lac Kootenay, au sud du ruisseau Lockhart, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas McGregor's.)

Macha. Voir Hatchau.

MACHAWAIAN; lac, au sud-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

McHUGH; ruisseau, se jette dans le lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas McHugh's creek.)

McINNES; bureau de poste, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas McInness.

McInness. Voir McInnes.

McINTOSH; mont, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McINTOSH; village et bureau de poste, comté de Leeds, Ontario. (Non pas McIntosh Mills.)

McINTYRE; baie, rive méridionale du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

McINTYRE; baie, rive méridionale du lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MACKAY; lac, township de Gloucester, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Hemlock.)

McKAY; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, aussi établissement sur la rivière Athabaska, au nord-est de l'Alberta. (Non pas Fort McKay.)

McKAY; mont, au sud-ouest de Fort-William, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas McKay's.)

McKAY; bief, entre les îles Princess-Royal et Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

McKAY; rocher, au sud-ouest de la pointe Pulpwood, île Cockburn, région de Manitouline, Ontario.

McKEE; ruisseau, au nord de l'île O'Donnell, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McKELLAR; chenal au milieu de la rivière Kaministikwia, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas McKellar river.)

McKELLAR; île, au sud de l'île Pie, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

McKELLAR; pointe, au sud-ouest de l'île Victoria, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

McKENZIE; lac, township de Nightingale, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas McKenzie's.)

MACKENZIE; lac, au sud du chemin de fer N. T. et au nord-ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

MACKENZIE; mont, au sud-ouest de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas McKenzie.)

McKIM; baie, côté ouest de la baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario. (Non pas McKimm.)

McLaren. Voir McLaurin.

McLaughlin. Voir McLoughlin.

McLAURIN; baie, à l'est de East Templeton, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas MacLaren.)

McLAURIN; lac, au nord-ouest du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

McLAY; mont, à l'est du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McLEAN; canyon, en aval des Grandes Chutes de la rivière Hamilton, région d'Ashuanipi, Québec et Ungava. (Non pas Bowdoin.) Nommé d'après John McLean, employé de la Cie de la Baie d'Hudson, qui découvrit les chutes et le canyon en 1839.)

McLean. Voir McLelan.

McLELAN; rocher, dans le chenal Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

McLELAN; détroit, côte nord-est de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas McLean.)

McLENNAN; lac, township Haycock, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MACLEOD; ville et station de chemin de fer dans la partie sud de l'Alberta. (Non pas Fort MacLeod.)

McLEOD; mont, à l'est du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

McLOUGHLIN; baie, passage Lama, région de la Côte, aussi pointe, dans le havre de Victoria, Colombie-Britannique. (Non pas M'Laughlin, Maclaughlin, ni McLaughlin.)

McMAHON; île, sur le côté sud-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Shantee, ni Shanty.)

McMASTER; lac, township de Jones, comté de Renfrew, Ontario. (Non pas McMaster's.)

McMASTER; mont, à l'est de la rivière O'Donnell, Cassiar, Colombie-Britannique.

McMILLAN; chaîne de montagnes et rivière, tributaire de la rivière Pelly, Yukon.

MACMILLAN; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

McMILLAN CORNERS; bureau de poste, comté de Stormont, Ontario. (Non pas McMillan's Corners.)

McMullen. Voir Carnarvon.

McMURRAY; poste de la Cie de la Baie d'Hudson, aussi établissement et bureau de poste sur la rivière Athabaska, au nord-est de l'Alberta. (Non pas Fort McMurray.)

McNAB; pointe, au sud de l'île de Chantry, comté de Bruce, Ontario.

McNAIR; île, fleuve Saint-Laurent, en aval de Brockville, comté de Leeds, Ontario.

McNEVIN; lac, township de Murchison, région du Nipissing, Ontario. (Non pas McNevin's.)

McNICOLL; mont, au sud-est de la station du creek Sixmile, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

McNutt; île, havre de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas McNutt's.)

Macoming. Voir Chiblow.

McPherson; lac, au nord du lac Frances, Yukon.

MacPherson; mont, au sud-ouest de Revelstoke, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MacPherson; pointe, au nord-ouest de la pointe Douglas, comté de Bruce, Ontario. (Non pas McPherson.)

Macoun; mont, au nord-ouest du mont Fox, montagnes des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Macquereau. Voir Maquereau.

McQuesten; rivière, tributaire de la rivière Stewart, Yukon. (Non pas McQuestion.)

McRae; pointe, au sud de la pointe Douglas, comté de Bruce, Ontario.

McReynolds; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas McReynold's Corners.)

McReynold's Corners. Voir McReynolds.

Mad; récif, entre la pointe de Greenough et l'île Lyal, comté de Bruce, Ontario.

Madawaska; bureau de poste, région du Nipissingue, Ontario.

Madawaska; rivière, tributaire de l'Ottawa, comté de Renfrew, Ontario.

Madendanada. Voir Tendinenda.

Maduxnakeag. Voir Meduxnekeag.

Maganasibi; rivière, tributaire de la rivière Ottawa, comté de Pontiac. (Non pas Maganecipi, ni Maganasipi.)

Maganatawan; bureau de poste et rivière, district de Parry-Sound, Ontario. (Non pas Magnatawan, ni Maganetawan.)

Maggie; lac, township de Finlayson, région du Nipissing, Ontario. (Non pas Maggie's.)

Magnet; chenal, île et pointe, au sud-est de l'entrée de la baie Black, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Magnetawan. Voir Naganatawan.

Magnetic; île et récif, au sud-est de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario.

Magog; lac et rivière, tributaire de la rivière Saint-François, comtés de Stanstead et de Sherbrooke, Québec. (Non pas Little Magog Lake.)

Magog; lac, dans le township de Mack, région d'Algoma, Ontario.

Maguire; mont, à l'est de l'inlet Sooke, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas McGuire.)

Mahogany. Voir Manawagonish.

Maiden; île, côte méridionale du détroit d'Hudson, Ungava. (Non pas Maiden Paps.)

Maiden; île, à l'est de la pointe Michaël, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Maikasksagi; rivière, au nord de la rivière Waswanipi, région d'Abitibi, Québec.

Main; chenal, entre l'île Cove et le rocher Bad-Neighbour, lac Huron, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

Mainadieu; baie, phare et station, passe et village, comté du Cap Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Main à Dieu, Main-à-Dieu, ni Menadou.)

Maitland; île, canal de Douglas, au nord de l'île Hawkesbury, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Maitland; rivière, se jette dans le lac Huron à Goderich, comté de Huron, Ontario.

Maitland. Voir Port Maitland.

Makokibatan; lac, rivière Albany, Kéwatin, et région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Makustigan; lac, au sud du lac Wetetnagami, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Macoostigan.)

Malaspina. Voir Galiano.

Malbaie. Voir aussi Murray Bay.

Malcolm; récif, entre le récif Boyer et Port-Elgin, comté de Bruce, Ontario.

Male, lac du ; aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

Mallon; lac, dans le township de Rattray, région du Nipissingue, Ontario.

Maloney; mont, au nord-ouest du lac Aishihik, Yukon.

Malpèque; baie, comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Richmond.)

Mamakwash; lac, aux sources de la rivière Berens, Kéwatin. (Non pas Fairy.)

Mameigwess; lac, au nord du lac Attawapiskat, Kéwatin.

Manasan; rivière, tributaire de la rivière du Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Munosahn.)

Manawagonish; île, dans le port de Saint-Jean, comté de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. (Non pas Manawoganish.)

Manawan; lac, sur la rivière Churchill, en aval de la rivière aux Rennes, Saskatchewan centrale.

Mang; lac, à l'ouest du lac Kawawia, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Loon.)

Manganese; mont, à l'est de la rivière Ice, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Manicouagan. Voir Manikuagan.

Manicuagan. Voir Manikuagan.

Manigotagan; lac et rivière, à l'est du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas rivière Bad Throat, ni lac Muskrat, ni lac Rat-Portage.)

Manikuagan; pointe et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Manicouagan. ni Manicuagan.)

Manitoba; chaîne de rochers, à la hauteur du bord occidental de l'île Yeo, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

MANITOBA; récif, au nord de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario.

MANITOU; ruisseau, se jette dans la baie de Michaël, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MANITOU; lac, au nord-ouest du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Manitou. Voir Silver.

MANITOULIN; île, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Grand Manitoulin.)

Manitoulin gulf. Voir South bay.

MANITOUNUK; détroit, au nord de la rivière Great-Whale. (Non pas Manitounuck.)

MANITOWANING; baie et village, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Manitouaning.)

MANITUMEIG; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MANITUSH; lac, au sud-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

MANN; île, dans la partie supérieure du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

MANN; île, à l'est de l'île Bigsby, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

MANOMIN; lac, à l'ouest du lac Winnange, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Unaminnikan.)

Manquart. Voir Monquart.

MANSEL; île, baie de Hudson. (Non pas Mansfield.)

MANSFIELF; rivière, tributaire de la rivière Tatshenshini, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Bear.)

Mansfield. Voir Mansel.

MANUAN; lac et rivière, tributaire du haut Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec. (Non pas Manouan.)

Manuminan. Voir Paint.

MAPLE; île, fleuve Saint-Laurent, près Valleyfield, comté de Soulanges, Québec. (Non pas D'Alogmy, ni Thorn.)

MAPLE; pointe, à l'extrémité nord-est de l'île Gil, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Maple. Voir Goosehunting.

MAPLEGROVE; bureau de poste, comté de Middlesex, Ontario. (Non pas Maple Grove.)

MAQUEREAU; pointe, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Macquereau.)

MARA; lac, à l'est du bras Salmon du lac Shuswap, région de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas bras Mara du lac Shuswap.)

MARBLE DOME; mont, au sud du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Brown Dome.)

MARGAREE; petite ville, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Margaree Harbour.)

MARGARET; lac, au nord-est du lac de la Turquoise, Alta.

MARGARET; lac, aux sources de la rivière Wenasaga, Kéwatin. (Non pas Kakinookama.)

MARGUERITE; baie, pointe et rivière, rive nord du bas du fleuve Saint-Laurent, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Sainte-Marguerite.) Ne pas confondre avec rivière Sainte-Marguerite, comté de Chicoutimi.

MARIA; lac, au nord-ouest du lac Tuya, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MARIA; lac, dans le township de Purdom, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

MARIEVILLE; station de chemin de fer et village, comté de Rouville, Québec.

Marieville creek. Voir Huron river.

MARINA; île, au sud-ouest de l'île Cortes, détroit de Sutil, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Mary.)

MARION; lac, à l'ouest de Glacier-station, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MARION; pointe, près de Dorval, comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas MacDougall's.)

Marion. Voir Allan.

MARJORIE; île, à l'ouest de la pointe Sandys, inlet St. Peters, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Gooseberry.)

MARK; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MARK; lac, au nord-est du lac Silver, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MARKHAM; baie, côte nord-est du détroit de Hudson, Franklin.

MARMOT; montagne, au nord du pic Observation, montagnes Rocheuses, Alberta.

MARPOLE; lac et mont, aux sources de la rivière Yoho, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MARSH; lac, dans le sud du Yukon, près des lacs Bennett et Tagish.

Marshall Cove. Voir Port Lorne.

MARSHALL; lac, au nord-est du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

MARS HILL; établissement, comté de Carleton, Nouveau Brunswick. (Non pas Mar's Hill.)

MARTEL; bureau de poste, comté de Russell, Ontario. (Non pas Martel Corners.)

Martel Corners. Voir Martel.

MARTEN; rivière, tributaire de la rivière de Rupert, région de Mistassini, Québec.

MARTEN DRINKING; rivière, se jette dans le lac Attawapiskat, Kéwatin.

MARTIMOKI; lac, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Martimokinipau.)

MARTIN; lac, au nord-est du lac North, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MARTIN; lac, au sud-est de la baie Humboldt, lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Martin. Voir Martre.

MARTINEAU; baie, township Lorrain, région du Nipissingue, Ontario.

MARTINS; vallée, à l'est du pic Chancellor, région de Kootenay, montagnes Rocheuses, Colombie-Britannique.

MARTRE, rivière à la; township Christie, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Martin river.)

MARY; ruisseau, tributaire de la rivière Teslin, près du pic M'Clintock, Yukon.

MARY; pointe, bief Boxer, région de la Côte, Colombie-Britannique.

MARY; batture, au sud de l'île Great-Duck, région de Manitouline, Ontario.

Mary. Voir Marina.

MASCABIN; pointe, à l'entrée nord de la baie de Passamaquoddy, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Mascarin.)

MASCAREEN; péninsule et village, comté de Charlotte, Nouveau-Brünswick. (Non pas Mascarene, ni Mascarren.)

Mascarin. Voir Mascabin.

Mashamengoose. Voir Mitchnamekus.

MASINABIK; lac, au sud-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Masinabikaigan.)

MASSASAUGA; pointe, à l'ouest de la pointe Horse, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

MASSTOWN; phare et station, établissement de pêcheurs et bureau de poste, baie Cobequid, comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Debert, ni Mass Town.)

Matabechawan. Voir Matabitchuan.

MATABITCHUAN; rivière, se jette dans le lac Témiscamingue, du bas de l'embouchure de la rivière Montréal, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas Matabechawan, ni Matabitchouan.)

MATAPEDIA; lac, rivière et village, comtés de Matane et de Bonaventure, Québec. (Non pas Métapédia.)

MATASHI; rivière, aux sources de la rivière Gatineau, comté de Berthier, Québec.

Matawa. Voir Shamattawa.

MATCHIMANITO; lac, au sud-ouest du lac Millie, région d'Abitibi, Québec.

MATHESON; île, à l'ouest de l'entrée nord des détroits du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Snake.)

MATHESON; mont, sur le côté oriental du lac Bennett, Yukon.

MATILDA; lac, township Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MATSATU; rivière, tributaire de la rivière Nahlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MATTAGAMI; lac et rivière, tributaire de la rivière Nottaway, région d'Abitibi, Québec.

Matinatinda. Voir Tendinenda.

MATTAWA; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

MATTAWAGOSIK; lac, au sud du lac Abitibi, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Mattawagosig.)

MATTHEW; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MATTHEWS; pointe, passage Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

MATTICE; lac, au sud du chemin de fer N. T. et au nord-ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

MAUGER; plage, à l'entrée du havre d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Meagher.)

MAUNOIR; butte, près du confluent des rivières Lewes et Teslin, Yukon.

MAURELLE; île, entre "Hole in the Wall" et les étroits Surge, région de la Côte, Colombie-Britannique. C'est la partie orientale de ce qu'on appelait autrefois l'île Valdes.

MAUS; ruisseau, à l'est de la rivière Kootenay, au sud de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Mouse.)

MAYBANK; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas May Bank.)

Maybee. Voir Mabee.

MAYES; pointe, à l'extrémité nord de l'île Read, détroit de Sutil, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Mayor.)

MAYFLOWER; île, à l'entrée de la baie Thomas, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MAYNARD; lac, rivière aux Anglais, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Maynard's.)

MAYNE; île, village et bureau de poste, dans la partie sud du détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

MAYO; ruisseau et lac, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

Mayor. Voir Mayes.

Mazokama. Voir Kama.

MEACHAM; ruisseau, tributaire de la rivière St. Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Caribou, ni Whitefish.)

MEADOW; ruisseau, branche du ruisseau Sulphur, rivière Indian, Yukon.

Meadow. Voir Linklater.

Meadow. Voir Ripple.

Meagher. Voir Mauger.

MEANDER; ruisseau, au sud du lac Eagle, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Mecatina. Voir Mekattina.

Medicine Lodge. Voir Lodge.

MEDICINE-STONE; lac, au sud du lac Rouge, Kéwatin. (Non pas Medicine Stone.)

MEDUXNEKEAG; rivière, tributaire de la rivière Saint-Jean, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Maduxnakeag, ni Meduxnakeag.)

MEDWAY; port de mer, comté de Queens, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port Medway, ni Port Metway.)

MEEHIN; ruisseau, se jette dans le chenal Minas, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Meehins.)

MÉGANTIC; comté, lac et village. (Non pas Mégantic village.)

MEGGISI; ruisseau, tributaire de la rivière Winiski supérieure, en aval de la rivière Tabasokwia, Kéwatin.

MEGGISI; lac, au sud-est du lac Anzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Small Trout.)

Megiskun. Voir Migiskan.

Mehollan. Voir Mulholland.

Meholland. Voir Mulholland.

MEISNER; pointe, côté est de la baie de Mahone, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Meisener, ni Misener.)

Mejomanguse. Voir Mitchinamekus.

MEKATTINA; cap, îles et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Mecatina, ni Little Mecattina River.

MEKINAK; lac, rivière et township, comté de Champlain, Québec. (Non pas Mekinac)

Mekiscan. Voir Megiskan.

MELDRUM; pointe, extrémité nord-occidentale de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Mildram, ni Mildrum.)

MELVILLE; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Hay.)

MELVILLE; lac, élargissement de l'inlet de Hamilton, région d'Ashuanipi, Québec. (Non pas Groswater bay.)

MELVILLE; pointe, au sud de la baie Srigley région de Manitouline, Ontario.

MELVILLE; batture, à l'est de l'extrémité nord-est de l'île Amherst, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Seven Acre.)

Menadon. Voir Mainadieu.

Menan. Voir Grand Manan.

MENDENHALL; rivière, tributaire de la rivière Takhini, Yukon.

MENESATUNG; parc, au nord de Goderich, comté de Huron, Ontario.

MENIKWESI; lac, à l'ouest du lac Kawawia, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Menjobaguse. Voir Mitchinamekus.

MENNIN; lac, au sud du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Blueberry, ni Shallow.)

Meogenes. Voir Manawagonish.

MERIGOMISH; île et village, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Big Island ni Merigomishe village.)

Merion. Voir Mirond.

MERMAID; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Pine.)

Mescoh. Voir Misko.

MESKWATESSI; lac, à l'est du lac Atikwa, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MESTOWANA; lac, au nord-est de Last Lake, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

METABETCHOUAN; bureau de poste, rivière et township, comté de Chicoutimi, Québec. (Non pas Metabechouan.)

Metaghan. Voir Meteghan.

Metapedia. Voir Matapédia.

Metchiskan. Voir Migiskan.

METEGHAN; rivière et village, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Metaghan.)

METEGHAN STATION; bureau de poste, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Metaghan.)

METHUEN; récif, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

METHY; lac, dans la rivière du Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Long.)

METIS; lac, pointe, rivière et village, comté de Matan, Québec. (Non pas Mitis, ni Great Métis.)

Metiscan. Voir Migiskan.

METLAKATLA; baie et village, détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Metlah Catlah, ni Metla-Catlah, ni Metla-Katha, ni Methlakathla, ni Metla Catla, ni Metla-Katla.)

MICHAEL; baie et pointe, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MICHAEL; pic, chaîne du Président, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Michael's.)

Michagama. Voir Kitchigama.

MICHAUD; ruisseau, tributaire du fleuve Klondike, Yukon.

MICHAUD; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MICHIE; mont, à l'est du lac Marsh, Yukon.

MICHIKAMOG; lac, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

MICHIKENIS; rivière, à l'est du lac Wunnummin, aux sources de la rivière Winisk, Kéwatin.

MICHIKENOPIK; ruisseau, tributaire de la rivière Pizustigan, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

MICHIPICOTEN; havre de, île, rivière et village, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Michipicoton.)

MIDDLE; ruisseau, tributaire de la rivière Tahltan, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MIDDLE; montagne, dans la région du bas Stikine, au sud du ruisseau Porc-Epic, Cassiar, Colombie-Britannique.

MIDDLE; rivière, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Middle river of Pictou.)

Middle Br. Highwood R. Voir Creek Pekisko.

Middle Br. West R. Voir Dalesville R.

MIDDLEBRUN; baie, chenal et île, au sud de l'entrée de la baie Noire, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Middle Caledonia. Voir Caledonia.

MIDDLE DUCK; île, au sud de l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario.

Middleport. Voir Tuscarora.

MIDDLE SAVAGE; îles, au nord-ouest du havre de Pritzler, détroit de Hudson, Franklin. (Non pas Iles de God's Mercie (de l'Est.)

MIDDLETON; île, à l'embouchure de la rivière Broadback, région d'Abitibi, Québec.

MIDDLETON; mont, au sud-est du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

MIDJIK; pointe, côté oriental de la baie Passamaquoddy, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Nòn pas Midgic, Midjic, ni Mijic bluff.)

MIGISKAN; rivière, descend vers l'ouest de la ligne de partage où la rivière Saint-Maurice prend sa source, et se jette dans le lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Megiskun, Mekiskan,Metchiskan, ni Metiscan.)

Mijic. Voir Midjik.

MIKWASACH; lac, à l'ouest du lac Opemiska, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Wikwasash.)

Mildram. Voir Meldrum.

Mildrum. Voir Meldrum.

MILE; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Huckleberry.)

Mile. Voir Victoria.

MILES; canyon, rivière Lewes, en amont du rapide Whitehorse, Yukon.

MILES; pointe de l'île Gabriola, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Schooner.)

MILLAR; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Millar's Corners.)

Millar's. Voir Riall.

Millar's Corners. Voir Millar.

MILLER; ruisseau, tributaire de la rivière Sixtymile, Yukon.

MILLER; lac, au sud-ouest de la baie Williams, lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MILLER; pointe, à l'ouest de l'entrée de l'anse de Robinson, île Big, baie de Quinte, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Miller's.)

MILLE-ROCHES; village et bureau de poste, comté de Stormont, Ontario.

MILLE-VACHES; baie, pointe et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Saut de Mouton river.)

MILLIE; lac, au nord du lac Matchimanito, région d'Abitibi, Québec.

MILLSTREAM; rivière, court vers l'est et se jette dans la baie Nipisiguit, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Little Nipisiguit, ni Nipisiguit Millstream.)

MILTON; escarpement, au sud-est de la batture de Wells, comté de Bruce, Ontario.

MILTON; île, au nord de l'île Wolfe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Amazon.)

MILTON; pointe, entre les baies Lonely et Lougheed, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MILTON; petite ville et station de chemin de fer, comté de Halton, Ontario. (Non pas Milton West.)

MILTONBRAE; bureau de poste, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Milton Brae.)

Milton West. Voir Milton.

MIMINEGASH; rivière et village, comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Big, ni North Miminigash, ni Minimegash.)

MIMINISKA; lac, rivière Albany, région de la Baie du Tonnerre, Ontario et Kéwatin.

MIMOMINATIK; ruisseau, se jette dans le lac Kapkichi, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

MINAGO; rivière, se jette dans le lac Traverse, Kéwatin, (Non pas Pine.)

MINAS; bassin, bras oriental de la baie de Fundy, comtés de Colchester, Cumberland, Hants et Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Basin of Mines, ni Mines Basin.)

MINDEMOTA; rivière, se jette dans la baie Providence, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MINERAL; ruisseau et petite ville, au nord du creek Caribou, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Mineronte. Voir Mirond.

MINERS; chaîne de montagnes, près du lac Laberge Yukon.

Mines Basin. Voir Minas basin.

MINETTE; baie, bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Minimegash. Voir Roseville.

MINK; récif, île Manitouline, au nord-ouest de l'île Stevens, région de Manitouline, Ontario.

Mink. Voir Ninette.

MINNAWEISKAG; lac, au sud du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Kaminnaweiskagwok.)

MINNEHAHA; lac, au nord du lac Peak, région de la rivière La-Pluie, Ont. (Non pas Kiskopkechewans.)

MINNESABIK; lac, au sud du lac Séparation, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MINNEWAKAN; village et bureau de poste, municipalité de Posen, Manitoba.

MINNEWANKA; lac, dans le parc canadien des montagnes Rocheuses, Alberta. (Non pas Devil's Head.)

MINNIE BELL; ruisseau, tributaire du ruisseau Flat, rivière Klondike, Yukon.

MINNIKAU; rivière, à l'est du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

MINNITAKI; lac et station du Pacifique-Canadien, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Minnietakie.)

MINT; ruisseau, branche du ruisseau de Hunker, rivière Klondike, Yukon.

MINTO; mont, à l'ouest du lac Atlin, près de l'extrémité nord, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MIRAMICHI; baie et rivière, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Mirimichi.)

Mirimichi. Voir Miramichi.

MIROND; lac, source de la rivière Barrage-de-l'Esturgeon, Saskatchewan orientale. (Non pas Héron, Merion, Mineronte, ni Stone.)

MIRROR; lac, à l'ouest du lac Louise, Alberta.

MISAMIKWASH; lac, à l'ouest du lac Wunnummin, sources de la rivière Winisk, Kéwatin.

MISCOU; île, havre et pointe, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Miscow Mya, ni North Mya.)

Misener. Voir Meisner.

MISERY; baie et pointe du côté sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MISHOMIS; lac, au sud-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

Misinabi. Voir Missinaibi.

MISKATLA; village sauvage sur le bord du canal de Douglas, vis-à-vis l'île Maitland, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Mis-ka-tla.)

MISKITTENAU; lac, aux sources de la rivière Rupert, région de Mistassini, Québec.

MISKO; ruisseau, tributaire de la rivière Ottertail, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Mescoh.)

MISKWABI; lac, township de Dudley, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Mis-quah-be-nish.)

Mis-quah-be-nish. Voir Miskwabi.

MISSAGUASH; rivière, se jettant dans la baie de Cumberland, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Missiguash, Missiquash, ni Misseguash.)

Missanabie. Voir Missinaibi.

Misseguash. Voir Missaguash.

Missiquash. Voir Missaguash.

MISSINAIBI; lac, et station de chemin de fer, région d'Algoma, aussi rivière coulant du lac dans la rivière de l'Orignal, régions d'Algoma et de Subdury, Ontario. (Non pas Misinabi, ni Missanabie.)

Missinnippi. Voir Churchill.

MISSION; baie, et chenal (méridional) de la rivière Kaministikwia, région de la baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Mission river.)

MISSION; montagne, sur la péninsule de Ysimpseau, à l'ouest du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

MISSIPISEW; rivière, tributaire de la rivière aux Herbes, Kéwatin.

Missiquash. Voir Missaguash.

MISSISSAGI; détroit, rivière, baie et île, à l'extrémité septentrionale du lac Huron, régions d'Algoma et de

MANITOULINE, Ontario. (Non pas Mississangua.)

MISSISSAGUA; ruisseau et lac, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Gull lake.)

MISTA; pic, dans les monts Valkyr, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MISTAKE; montagne, au nord-ouest du lac Laberge, Yukon.

MISTASSIBI; rivière, tributaire de la rivière Mistassinni, comté du lac Saint-Jean, Québec. (Non pas Muskosibi.) Infirmation d'une décision antérieure.

MISTASSINI; région et lac, dans la partie nord-occidentale de Québec.

Mistassinis. Voir Albanel.

MISTAYA; rivière, aux sources de la rivière Saskatchewan, Alberta. (Non pas Little Fork of the Saskatchewan, ni Bear Creek.)

Mistigouche. Voir Mistikus.

Mistigougèche. Voir Mistikus.

MISTIKUS; lac, comté de Rimouski, Québec. (Non pas Mistigouche, ni Mistigougèche.)

MITCHELL; baie et pointe, lac de Sainte-Claire, comté de Kent, Ontario. (Non pas Mitchell's.)

MITCHELL BAY; village et bureau de poste, comté de Kent, Ontario. (Non pas Mitchell's Bay.)

MITCHINAMEKUS; lac et rivière, source de la rivière du Lièvre, comtés de Berthier, de Champlain, de Maskinongé et de Saint-Maurice, Québec. (Non pas Mashamengoose, Mejomanguse, ni Menjobaguse.)

Mitis. Voir Métis.

MITISHTO; rivière, tributaire de la rivière aux Herbes, en aval du lac Wekusko, Kéwatin.

MOBERLY; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MOIRA; rivière, se jette dans la baie de Quinté, près de Belleville, comté de Hastings, Ontario.

MOISIE; baie, pointe, rivière, rocher et batture, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Noisi, ni Moisic.)

MOKWAWASTUK; lac, à la source de la rivière Marten, région de Mistassini, Québec. (Non pas Mokwahwastuk.)

MOLAR; mont, au nord-est du mont Hector, montagnes Rocheuses, Alberta.

Molus; rivière, tributaire de la rivière Richibuctou, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Moulie's.)

Monckland; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Moncklands, Monklands, ni Moncklands station P.O.)

Mondonak; lac et rivière, eaux supérieures de la rivière Manuan, comté de Champlain, Québec.

Monell; récif, à l'entrée de la baie de Wood, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Money; pointe, partie sud de l'île Hawkesbury, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Mongus; lac, près du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Monk; lac, township de Cardiff, comté de Haliburton, Ontario.

Monklands. Voir Monckland.

Monmouth; lac, township de Monmouth, comté de Haliburton, Ontario.

Monquart; rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Munquart, ni Manquart.)

Monroe; ruisseau et lac, près du lac Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Monts; pointe des, comté de Saguenay, Québec. (Voir aussi Pointe-des-Monts.

Monsomshi; lac, rivière Severn, Kéwatin. (Non pas Mon-som-shi-pin-net.)

Montague; lac, township de Skead, région du Nipissingue, Ontario.

Montague; village, comté de Kings, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Montague Bridge.)

Montana; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en amont de Dawson, Yukon.

Montebello; station de chemin de fer et village, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Monte Bello.)

Montée du Lac; anse et débarcadère, sur le fleuve Saint-Laurent, à l'ouest du cap Brûlé, aussi chemin menant de là aux lacs de Saint-Joachim, comté de Montmorency, Québec.

Montée du Lac. Voir Cap Brûlé.

Montgomery. Voir McCoy.

Montgomery. Voir Young.

Montréal; chenal, à l'ouest de l'île Edouard et au sud de l'entrée de la baie Noire, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Montréal; lac et rivière, au sud de la rivière Churchill, Saskatchewan centrale. (Non pas Rapid river.)

Montréal; rivière, court vers le sud-est et se jette dans le lac Témiscamingue, région du Nipissingue, Ontario.

Montrose; cap, baie de Markham, détroit de Hudson, Franklin.

Monumental; île, au sud-est de la Terre de Cléments, Franklin.

Moody; pointe, bief du Boxer, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Moonshine. Voir Uphill.

Moore; lac, township de Lutterworth, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Moor's.)

Moore; pointe, à l'ouest de la pointe Lima, île Digby, détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Moore; village et bureau de poste, comté de Lambton, Ontario. (Non pas Mooretown.)

Moore; rocher, havre de Blunden, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Moose; ruisseau, tributaire de la rivière Fortymile, près de la frontière internationale, Yukon.

Moose; lac, au nord du lac Cedar, Kéwatin.

Moose. Voir Bonald.

Moosehorn; lac, à l'ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

Moosejaw; ruisseau et petite ville, Saskatchewan. (Non pas Moose Jaw.)

Mooseskin; montagne et creek, près de l'embouchure de la rivière Klondike, Yukon.

Mooshaulagan. Voir Mushalagan.

Mooyie. Voir Moyie.

Moraine; lac, au sud du mont Temple, Alberta.

Morgan; lac, au sud du lac Silver, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Morice; lac et rivière, tributaire de la rivière Bulkley, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Morrice.)

Moricetown; village, sur la rivière Bulkley, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Morricetown.)

Morley; rivière, se jette dans le lac Teslin, Yukon.

Morrice. Voir Morice.

Morricetown. Voir Moricetown.

Morris; rivière, tributaire de la rivière Rouge. (Non pas Boyne river, Ile de Bois river, ni Scratching river.)

Morris; petite ville dans le sud du Manitoba.

Morrison; mont, fleuve Yukon, près de la frontière internationale, Yukon.

Morse; bassin, à l'est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Morse; mont, au sud de l'inlet Tuck, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Moses Oates; cap, île Charles, détroit de Hudson, Ungàva.

Mosher; île et pointe, côte orientale de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Grampus.)

Mosquito; ruisseau, tributaire du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MOSQUITO; ruisseau, tributaire du ruisseau Bonanza, Yukon.

MOUAT; chenal et récif, au large de la pointe sud-orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

MOUAT; îles, au large de la côte sud-occidentale de l'île Texada, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

MOUAT; pointe, pointe occidentale de l'île Pender, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Mouatt.)

MOUAT; rocher, dans le détroit Goletas, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Mouatt.)

Mouatt. Voir Mouat.

Mouchalagan. Voir Mushalagan.

Mouile. Voir Mouillée.

Mouille. Voir Mouillée.

Moulie's. Voir Molus.

MOUILLÉE; pointe, dans le fleuve Saint-Laurent, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Mouille, ni Mouile.)

MOUNTAIN; lac, au sud-ouest du lac Lindeman, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Long lake.)

Mountain. Voir Cliff.

Mountain. Voir Liard.

Mountain. Voir Watchi.

MOUNT JOHNSON; bureau de poste et station de chemin de fer, comté d'Iberville, Québec. (Non pas Saint-Grégoire.)

Mouse. Voir Maus.

MOYIE; lacs, rivière et ville, dans la partie sud-occidentale de la région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Mooyie.)

MUCHUYA; ruisseau, tributaire de la rivière Kakuchuya, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MUD; glacier, au nord-est du mont Purity, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Mud. Voir Chilako.

Mud. Voir Gillies.

Mud. Voir Kabagukski.

Muddy. Voir Pikitigush.

Muddy Water. Voir Apeganau.

MUDJATIK; rivière, tributaire de la rivière Churchill, au nord de l'île à la Crosse, Saskatchewan. (Non pas Caribou, ni Mudjatick.)

MUHIGAN; rivière qui se jette dans le lac Sipiwesk, Kéwatin. (Non pas Wolf, ni Wolf Rand.)

MUIRKIRK; village et station de chemin de fer, township d Oxford, comté de Kent, Ontario. (Non pas Muir Kirk.)

MUKOMAN; rivière, tributaire de la rivière Churchill, Saskatchewan.

MULCASTER; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Sugar.)

MULHOLLAND; pointe, île de Campobello, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Mulholland's, ni Meholland, ni Mehollan.)

MULVEY; ruisseau, tributaire de la rivière Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

MUMMERY; mont, à l'ouest de la rivière Blacberry, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Munosahn. Voir Manasan.

Munquart. Voir Monquart.

MUNRO; ruisseau, se jette dans le lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MUNRO; montagne, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MUNRO; pointe, havre de Sainte-Anne, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Munroe, ni Munro's.)

MUNROE MILLS; bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Munro's Mills, ni Munroe's Mills.)

MURCHISON; cap, extrémité sud-est de l'île Brevoort, Franklin.

MURPHY; havre et pointe, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MURPHY; lac, nord de la rivière Tulameen, district de Yale, C. B. (Non pas Eagle, ni Fish.)

MURRAY; canal, dans les townships de Murray et de Brighton, relie la baie de Quinté à la baie de la Presqu'île, comté de Northumberland, Ontario.

MURRAY; ruisseau, tributaire de la rivière Sutherland, au sud du Petit Lac aux Esclaves, dans le centre de l'Alberta.

MURRAY; île, fleuve Saint-Laurent, en aval de Brockville, comté de Leeds, Ontario.

MURRAY; pointe, baie de Markham, détroit de Hudson, Franklin.

MURRAY; récif, au sud-ouest de l'île Dead, aussi rochers au sud de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

MURRAY BAY (Usage Ang.) MALBAIE (Usage franç.); village, comté de Charlevoix, Qué. (Non pas Mal Bay, Malbay, ni Malbaye.)

MUSCOTE; baie, au large de la baie Big, côté sud-ouest de la baie de Quinte, comté du Prince-Edouard, Ontario.

MUSHALAGAN; lac, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Mooshaulagan, ni Mouchalagan.)

MUSKOKA; lac et rivière, district de Muskoka, Ontario.

Muskasibi. Voir Mistassibi.

Muskrat. Voir Manigotagan.

MUSKWARO; pointe et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Musquarro.)

MUSKWESI; rivière, se jette au nord du lac Southern Indian, Sask.

MUSSEN; mont, près de l'extrémité méridionale du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

MUTCHMORE; pointe, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

MYA; pointe, île Shippigan, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas South Mya.)

Mya. Voir Miscou.

MYERS; île, au sud-ouest de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

MYERS; pointe, township de Sydney, comté de Hastings, Ontario.

MYLES; batture, vis-à-vis de Kingston, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Royal George.)

MYRA; anse et île, baie Blind, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Myra's.)

MYSTERY; lac, au sud-ouest du lac Cliff, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

N

Naas. Voir Nass.

Nabesippi. Voir Nabisipi.

NABISIPI; rivière, côte nord du Saint-Laurent comté de Saguenay, Québec. (Non pas Nabesipi, ni Nabesippi.)

Nacawicac. Voir Nackawic.

NACKAWIC; rivière et village, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Nacawicac, ni Nackawick.)

NADAHINI; rivière, tributaire de la rivière Chilkat, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

NADINA; montagne et rivière, se jette, en venant de l'ouest, dans le lac Français, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Nadinaka river, ni Nadinako river.)

NAHLIN; rivière, tributaire de la rivière Inklin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

NAHONI; montagnes et lacs—d'en haut, d'en bas et du milieu—aux sources de la rivière Porc-Epic, Yukon. (Non pas Nahone.)

NAINLIN; ruisseau, tributaire de la rivière Gravel inférieure, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

NAJAN; rivière, tributaire de la rivière Saint-Maurice, en amont de la rivière Manuan, comté de Champlain, Québec.

Najualand. Voir Najwalwank.

NAJWALWANK; lac, comté de Québec, Québec. (Non pas Kajoualwang, ni Najualand.)

NAKIMU; cavernes, dans la vallée du ruisseau Cougar, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

NAKINA; rivière, tributaire de la rivière Taku, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

NAKONAKE; rivière, tributaire de la rivière Sloko, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

NAKUSP; ville, tête de ligne de chemin de fer et ruisseau, du côté est du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Na-Kusp.)

Nalta. Voir Fraser.

NALTESBY; lac, le long de la ligne télégraphique, au nord de la rivière Chilako, région de Caribou, Colombie Britannique. (Non pas Bobtail.)

NAMAWASH; lac, haut de l'Ottawa, au nord-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

NAMEGO; lac, au sud du lac Séparation, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

NAMEGOS; lac, au sud du lac Matchimanitou, comté de Montcalm, Québec. (Non pas Nemegos.)

NAMEGOSIS; lac, au sud du lac Matchimanito, comté de Montcalm, Québec. (Non pas Nemegosis.)

NAMEIBEN; lac, au nord du lac Kagianagami, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

NAMEINS; rapides, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

Namiska. Voir Nemiskau.

NAMEW; lac, au nord-est du lac de Cumberland, Saskatchewan. (Non pas Sturgeon.)

NANKIKA; lac, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

NANKIVELL; îles, havre de Blunden, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

NANKIVELL; pointe, dans le havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

NARES; montagne, à l'extrémité nord du lac Bennett, Yukon.

NARES; lac, entre les lacs Bennett et Tagish, Yukon.

NARES; pointe, baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Boulder.)

NARCHILLA; ruisseau, se jette dans le lac McPherson, Yukon.

Narrow. Voir Bagot.

NASS; baie et rivière, au nord de la rivière Skeena, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Naas, Nasse, ni Naas Harbour.)

NATASHKWAN; havre, pointe et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Little Natashquan harbour, ni Natashquan.)

NATCHIPOTCHI; lac, à la tête de la rivière Etchipotchi, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Natchipotshi.)

Nation. Voir Petite Nation.

Nation. Voir South Nation.

NATLA; rivière, affluent de la rivière Gravel, Mackenzie, T. N. O.

NAUMULTEN; montagne, à l'est de la tête du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

NAUYATS; île, côte sud-est de la baie d'Ungava, Ungava.

NAVY; groupe d'îles, fleuve Saint-Laurent, en aval de Gananoque, comté de Leeds, Ontario.

NAVY; île, bassin de Bedford, havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Stevens, ni Stephens.)

NAWAPITECHIN; rivière, tributaire de la rivière Kinojevis, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Nawaspiteshins.)

Neal. Voir Neil.

NEALE; lac, au nord-est de Lloydminster, Saskatchewan.

NECHAKO; rivière, tributaire de la rivière Fraser, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Nechaco, ni Nechacco.)

NECHIGONA; lac, à la tête des eaux de la rivière Berens, Kéwatin. (Non pas Hair.)

NEDLUK; lac, à l'ouest de la rivière Koksoak, Ungava.

NEEDLE; montagne, entre les "grands coudes" des rivières Watson et Wheaton, Yukon.

NEEDLES EYE; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

NEGIK; lac, au sud de la rivière Churchill et à l'est du passage Pelican, Sask.

NEIL; havre, Cap Breton, N.-E. (Non pas Neal, Neals ou Neil's.)

NELLES; bureau de poste, comté de Haldimand, Ontario. (Non pas Nelles Corners, ni Nelles' Corner.)

Nelles' Corners. Voir Nelles.

NELLO; rivière, sources de la rivière Klondike, Yukon.

NELLY; pointe, partie nord-occidentale de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique.

NELSON; lac, sur le fleuve Churchill, Kéwatin.

NELSON; lac, à l'ouest du lac Edgar, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

NELSON; fleuve, qui porte les eaux du lac Winnipeg dans la baie d'Hudson, Kéwatin. Les deux bras de ce fleuve portent le nom de branche est et de branche ouest. (Non pas East River et West River.)

Nelson. Voir Fort Nelson.

Nemegos. Voir Namegos.

Nemegosis. Voir Namegosis.

NEMEI; rivière, affluent de la rivière Churchill, plus bas que la rivière Reindeer, Sask. (Non pas Sturgeon.)

NEMEIBEN; baie, lac et rivière, lac LaRonge, Sask.

NEMEIBENNUK; lac, à l'ouest du lac Anzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Sucker.)

NEMEIGUSABINS; lac, près de la source de la rivière Vinish, Kéwatin.

NEMIKACHI; lac, eaux supérieures de la rivière du Lièvre, comté de Maskinongé, Québec. (Non pas Nemicachingue.)

NEMISKAU; lac, élargissement de la rivière Rupert, région de Mistassini, Québec. (Non pas Namiska.)

NEMO; ruisseau, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Ne-na-tik-go. Voir Ninatigo.

Nepigon. Voir Nipigon.

Nepihjee. Voir Leaf.

Nepisiguit. Voir Nipisiguit.

NEPTUNE HEAD; pointe, à l'entrée de la baie de Stupart, détroit d'Hudson, Ungava.

Nesto. Voir Hippa.

NESTON; lac, à l'ouest du lac Devizes, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

NET; lac, township de Cassells et Strathy, district de Nipissing, Ont.

Net Setting. Voir Setting.

NETLEY; ruisseau et lac, au sud du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Nettly, ni Nipuwin.)

NETLEY; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

NEVIN; montagne, à l'ouest de la rivière Hendon, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

NEWAGAMA; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

NEWBURG; bureau de poste, village et station de chemin de fer, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Newburgh Junction.)

Newburgh Junction. Voir Newburg.

NEW CANAAN; bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Canaan.)

NEWELL; baie, côté sud-est de la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Kangerflung.)

New Galloway. Voir Galloway.

New Galway. Voir Galloway.

New Liskeard. Voir Liskeard.

NEWMARKET; village et bureau de poste, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas New Market.)

NEWROSS; bureau de poste, comté de Dundas. (Non pas New Ross.)

NEWTON; fiord, baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Tornait.)

Newton. Voir Newtown.

NEWTOWN; village, comté de Kings, Nouveau-Brunswick.

NEWTOWN; village, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Newton, ni New Town.)

New Wiltshire. Voir Wiltshire.

NEW ZEALAND; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

NIAGARA; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

NIBINAMIK; lac, au sud-ouest du lac Wapikopa, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

NIBLOCK; mont, et col, au nord-est du pic Popes, Alberta.

NICHOLAS; îlots, au nord-est de l'île Vansittart, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Nicolas.)

Nickadow. Voir Nigadu.

NICOL; lac, canton Lorrain, district de Nipissing, Ont.

Nicolas. Voir Nicholas.

NICTAU; village, aux fourches de la rivière Tobique, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick.

NICTOR; lac, source de la petite rivière Tobique, comté de Ristigouche, Nouveau-Brunswick.

NIDDERY; îles, au nord-est de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

NIDHE; ruisseau, tributaire de la rivière Gravel, en amont de la rivière Ekwi, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

NIGADU; rivière et village, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Nikadow, Nigado, ni Nigadoo.)

Niganishe. Voir Ingonish.

NIGEI; île, près de l'extrémité nord-occidentale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Galiano.) Afin d'éviter le double, voir île "Galiano," détroit de Georgie.

NIGGER; île, entre Belleville et Trenton, comté de Hastings, Ontario.

NIGGER; étroits, baie de Quinte, comté d'Hastings, Ontario. (Non pas Nigger island narrows.)

NIKABAU; lac et rivière, sources de la rivière Ashuapmuchuan, comté de Chicoutimi, Québec.

NIKANASSIN; chaîne de montagnes, partant de la partie supérieure du Lac-Brûlé, sur la rivière Athabaska, au bras nord de la rivière Brazeau, Alta.

NILES; mont, au sud-est du mont Balfour, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

NIMPKISH; lac et rivière, partie nord-ouest de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Karmutsen lake, ni Kla-anch river.)

NIMROD; lac, au sud-ouest du lac Bakado, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

NINATIGO; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Ne-na-tik-go.)

NINEMILE; pointe, et poste de phare de Ninemile, au sud-ouest de l'Ile Simcoe, comté de Frontenac, Ont. (Non pas Gage.)

NINETTE; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Mink.)

NIORD; montagne, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

NIPIGON; baie, lac, rivière et station de chemin de fer, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Nepigon, ni Neepigon.)

Nipisiquit Millstream. Voir rivière Millstream.

NIPISIGUIT; lac et rivière, qui se déversent dans la baie du même nom, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Nepisiguit, Nipisiquit, ni Nipisighit).

NIPMENANNI; rivière, tributaire de la rivière Shoshokwan, Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Nipmenane.)

NIPPLE; montagne, à l'est du lac Frances, Yukon.

NIPUKATASI; rivière, se jette dans le lac Kénoniska, au sud-est du lac Evans, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Nipukatase.)

Nipuwin. Voir Netley.

Niskitogisew. Voir Kiskittogisu.

NISLING; rivière, tributaire de la rivière White, à l'est du lac Wellesley, Yukon. (Non pas Tahte.)

Nistowasis. Voir Threepoint.

NISUTLIN; rivière, affluent du lac Teslin, Yukon.

Nixon. Voir Towincut.

Noddawai. Voir Nattaway.

Nodway. Voir Nottaway.

NOEL; havre, inlet de Crooks, détroit de Hudson Franklin.

Noel. Voir Nowell.

NOGOLD; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

NOIX, île aux; rivière Richelieu, comté de Saint-Jean, Québec. (Non pas Fort Lennox.)

NOLIN; île, au confluent des rivières Attawapiskat et Boulder, Kéwatin.

NOMINING; lac, bureau de poste et station de chemin de fer, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Nominingue.)

NONWATIN; lac et rivière, tributaires de la rivière Black Sturgeon, sud du lac Nipigon, district de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas Nonwatan.)

NONWATINOSE; lac, sur la rivière Black Sturgeon, au sud du lac Nipigon, district de la baie du Tonnerre, Ont.

Noolki. Voir Nulki.

Noores. Voir Bath.

NORBURY; lacs, à l'est de la rivière Kootenay, au sud de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Fish.)

NORDENSKIOLD; rivière, tributaire de la rivière Lewes, Yukon.

NORNS; montagnes, au sud-est de la montagne Airy, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

NORQUAY; mont, au nord-ouest de Banff, Alberta.

NORSE; lac, au nord du lac Rosamond, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Nurse.)

NORTH; baie, côté nord du détroit de Hudson, Franklin.

NORTH; chenal, entre l'île Manitouline et le bord du lac Huron, du côté septentrional, région de Manitouline, Ontario.

NORTH; lac, township de Harburn, comté de Haliburton, Ontario.

North. Voir Gladys.

North. Voir Hall.

North. Voir Old Factory.

North Albert; pic, au nord-ouest du pic Albert, montagnes des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

North Corner. Voir Norths.

North Cornwall. Voir Cornwall.

North Devon. Voir Devon.

North Duck; rivière, se jette dans la baie aux Canards, lac Winnipigosis, Manitoba. (Non pas Duck River North.)

North Branch (Kicking Horse R.) Voir Amiskwi.

Northeast; baie, lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec.

Northfield. Voir Hennigar.

North Foreland. Voir Long.

North Foreland. Voir Queen Elizabeth.

North Fork. Voir Yoho.

North Lincoln. Voir Ellesmere.

North Lizard. Voir Rowe.

North Mya. Voir Miscou.

North Nation. Voir Petite Nation.

North Porpoise. Voir Ridley.

North Skeena. Voir Inverness.

Northport; batture et village, township de Sophiasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

North Rustico; station de phare et bureau de poste, comté de Queens, I.-P.-E. (Non pas Grand Rustico.)

Norths; bureau de poste et village, comté de Kings, N.-E. (Non pas North Corner.)

North Skeena. Voir Inverness.

North Star; côteau, au nord de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

North Somerset. Voir Somerset.

Northumberland. Voir Cumberland.

North Vermilion; établissement, côté nord de la rivière La-Paix, Alberta.

North Wiltshire. Voir Wiltshire.

North Wind; lac, au sud-est de la baie Humboldt, lac Nipigon, district de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas North Wing.)

Nottaway; rivière, porte les eaux du lac Mattagami dans la baie de James, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Noddawai, ni Nodway.)

Nowell; chenal, dans la partie orientale du détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Noel.)

Nozheiatik; lac, à l'est du lac Anzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Nubble; mont, île Goschen, détroit d'Hecate, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Nulki; lac, le long de la ligne télégraphique, au sud de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Noolki.)

Numnekaning. Voir Nunikani.

Nunikani; lac, township de Sherborne, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Numnekaning.)

Nuns; île, dans le fleuve St-Laurent, près Montréal, comté d'Hochelaga, Québec. (Non pas Nun, ni St.-Paul.)

Nurse. Voir Norse.

Nutt; bureau de poste, comté de Missisquoi, Québec. (Non pas Nutt's Corners.)

Nutt's Corners. Voir Nutt.

Nyarling; rivière, tributaire de la petite rivière Buffalo, au sud du Grand-Lac-de-l'Esclave, Mackenzie.

O

Oak; lac, rivière aux Anglais, en amont du lac Maynard, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Oak; lac, township de Methuen, comté de Peterborough, Ontario.

Oakbank; village et bureau de poste, à l'est de Winnipeg, Manitoba. (Non pas Oak Bank.)

Oakland. Voir Slaughenwhite.

Oakville; ruisseau, station de chemin de fer et ville, comté de Halton, Ont. (Non pas Sixteen Mile creek.)

Obadowagashing. Voir Mattawagosik.

Obashi; lac, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

Obashing; lac, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Big Obashing.)

Obashkong; lac, township de Cassels, district de Nipissing, Ontario.

Obaska; lac, au nord du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Obiska.)

Obatogamau; lac, dans les hautes terres au sud du lac Chibougamau, région d'Abitibi, Québec.

Obiduan; lac, aux sources du Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

Obikoba; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

Obiska. Voir Obaska.

Obonga; lac, à l'ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Oboshkegan; lac, au sud de la ligne du Témiskaming-Nord et au nord du lac Onaman, district de la Baie du Tonnerre, Ont.

Obowanga; rivière, au nord-ouest du lac Obonga, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

O'Brien; ruisseau, à la frontière internationale, à l'ouest de Cudahy, Yukon.

Observation; butte, près du lac Gun, au nord de la rivière Nahlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Observation; pic, à l'est du lac Peyto, Alberta. (Non pas Mount Observation.)

Observation. Voir Jupiter.

hig; lacs, au nord du lac Saint-Joseph, Kéwatin.

O'connor; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

O'Connor. Voir Kashawulsh.

Octopus; ruisseau, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Octopus; îles, à l'entrée de la baie Waiatt, chenal d'Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Odaray; mont, au sud du mont Cathedral, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Odei; rivière, tributaire de la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Sahpoochaway.)

Odellach; rivière, tributaire de la rivière Tobique, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick. (Non pas Otelloch.)

Odin; mont, à l'ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

O'Donnel; rivière, se jette dans le lac Atlin, du côté de l'est, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Dixie Creek.)

Oesa; lac, au sud-ouest du mont Lefroy, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Ogani; lac, sur la rivière Wenasaga, au nord-ouest du lac Seul, Kéwatin. (Non pas Oganie, ou Powingow.)

Ogden; mont, au nord-ouest de la station Hector, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Ogilvie; ruisseau, se déverse à l'extrémité septentrionale du lac Laberge, Yukon.

Ogilvie; poste, sur le fleuve Yukon, près de l'embouchure de la rivière Sixtymile, Yukon.

Ogilvie; chaîne de montagnes, Yukon central.

Ogilvie; rivière, dans le nord du Yukon.

Ogilvie; vallée, au nord du lac Laberge, Yukon.

Ogoki; lac et rivière, tributaire de la rivière Albany, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Tiernan.)

Ogre; pic, près des sources de la rivière Amiskwi, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Cascade.)

O'Hara; lac, à l'ouest du mont Lefroy, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Cascade.)

Oiseau; lac et rivière, au sud-est du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Bird.)

O'Keefe; mont, entre les rivières Skoko et Silver-Salmon, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Okisollo; chenal, entre les îles Quadra et Sonora, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Okishollow.)

Okotoks; mont, bureau de poste et station de chemin de fer, Alberta méridional.

Old Bluff. Voir Yeo.

Old Factory; rivière, se jette dans la baie James, côté oriental, Ungava. (Non pas North.)

Oldfield; mont, sur l'île Kaien, à l'est du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Oldman; rivière, tributaire de la rivière du Ventre, Alberta. (Non pas Old Man's.)

Oldman; rocher, fleuve Yukon, entre Cudahy et la frontière internationale, Yukon.

Oldwoman; rocher, fleuve Yukon, près du rocher Oldman, Yukon.

Olga; lac, au sud-est du lac Mattagami, région d'Abitibi, Québec.

Olga; rivière, côte nord du détroit d'Hudson, Franklin.

Olive; mont, au nord-est du mont Gordon, montagnes Rocheuses, Alberta.

Oliver; mont, au sud-ouest du mont Bonney, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Olivine; montagne, au sud de la rivière Tulameen, district de Yale, Colombie-Britannique.

Olomanoshibo; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Olomanosheebo, ni Olomonasheebou.)

Omanek; île, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

Omatuwi; lac, au nord du lac Split, rivière Nelson, Kéwatin. (Non pas O-Ma-Tou-Wi.)

Ombabika; baie, île et rivière, sur la côte nord du lac Nipigon, district de la Baie du Tonnerre, Ont.

Omenica. Voir Omineca.

Omineca; montagne et rivière, régions de Cassiar et de Cariboo, Colombie-Britannique. (Non pas Omenica, ni Ominica, ni Omeneca.)

Onamakawash; lac, au sud-ouest du lac Smoothrock, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Onaman; rivière, se jette dans le lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Onamanisagi.)

Onamanisagi. Voir Onaman.

Onatamini; ruisseau, qui se jette dans le lac Wekusko, Kéwatin.

Onderdonk; pointe, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

O'Neil; île, à l'ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Bluff, ni Hog.)

O'Neil; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec, (Non pas O'Neill's Corners, ni O'Neil Corners.)

O'Neill's Corners. Voir O'Neil.

ONEMAN; lac, rivière aux Anglais, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Lone Man's, ni One Man's.)

ONKAMMIS; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

Ooskootim. Voir Wuskwatim.

OOTSA; lac, au sud-ouest du lac Français, régions de Cassiar et Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Ootsabunket.)

OPABIN; ruisseau, tributaire de la rivière Brazeau, Alberta central. (Non pas Boulder ou Rocky.)

OPACHUANAU; lac sur la rivière Churchill, en aval de la rivière Nemei, Sask. (Non pas Pachewanow.)

Opamiska. Voir Opemiska.

OPASATIKA; lac, au sud du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

OPATAWAGA; lac, au nord-est du lac Mattagami, dans la région d'Abitibi, Québec. (Non pas Opiwatakan.)

OPAWIKA; rivière, tributaire de la rivière Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

OPEGANO; lac, sur la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin.

OPEMISKA; lac, à l'ouest du lac Chibougamau, dans la région d'Abitibi, Québec. (Non pas Opamiska.)

OPEONGO; station de chemin de fer et rivière, dans la partie sud-orientale du parc Algonquin-National, région de Nipissingue, Ontario. (Non pas Great Opeongo lake.)

Opequanne. Voir Opikwan.

Opequon. Voir Opikwan.

OPHIR; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

OPICHUAN; rivière, se jette dans le lac Nameiben, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Opichewan.)

OPIKEIGEN; lac, au nord-ouest du lac Eabemet, Kéwatin.

OPIKWAN; lac, eaux supérieures de la rivière Ottawa, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Opequance, ni Opequon.)

OPINAKA; rivière, tributaire de la rivière Eastmain, Ungava. (Non pas Opinaca, ni Straight.)

OPINNAGAU; rivière, au nord de la rivière Ekwan, Kéwatin. (Non pas Upinnakaw.)

Opiwatakan. Voir Opawataga.

OPONASK; lac, au nord-est du lac Sachigo, Kéwatin. (Non pas Little Sachigo.)

ORCHAY; rivière, tributaire de la rivière Pelly, à l'ouest de la rivière Ross, Yukon.

ORD; lac, au sud-ouest de la baie McIntyre, lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Long.)

Orient. Voir Pijitawabik.

ORIGNAL; baie et cap, comté de Rimouski, Québec. (Non pas Arignole.)

ORLÉANS; bureau de poste, township de Gloucester, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Saint-Joseph d'Orléans)

ORME; anse à l', cap à l', rivière à l', comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas Rivière à la Tortue.)

OROMOCTO; île, lac, rivière et village, comtés de Sudbury, et de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Oronocto.)

Oronocto. Voir Oromocto.

ORTELL; montagne, dans les montagnes Tasin, Yukon.

OSBOURNE; baie, lac à l'Aigle, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Osbourne's.)

OSGOODE; montagne, entre les fourches de la rivière, Macmillan, Yukon.

Osier. Voir Hosier.

OSIPASINNI; lac, à l'est du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Boulder.)

OSISKO; lac, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

OSKELANEO; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

OSNABRUCK; township, et Osnabruck Centre, bureau de poste, village, comté de Stormont, Ontario. (Non pas Oznabruck.)

OSPWAGAN; lac, au nord du lac Paint, Kéwatin. (Non pas Pipe, ni Pipestone.)

O'SULLIVAN; lac, aux sources de l'Ottawa, comté de Montcalm, Québec.

O'SULLIVAN; bureau de poste, comté de York, Ont. (Non pas O'Sullivan's Corner.)

O'SULLIVAN; rivière, se jette, en passant par le lac Puskitamika, dans le lac Waswanipi, région d'Abitibi, Québec.

OTAKUS; lac, au nord de Berry, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Otakoose.)

OTANABI; lac, eaux supérieures de l'Ottawa, au nord-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

OTAUWAU; rivière, tributaire de la petite rivière de l'Esclave, Athabaska. (Non pas O-Tow-Wow.)

OTCHISK; rivière, tributaire de la rivière Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

Otelloch. Voir Odellack.

OTOSKWIN; lac et rivière, tributaire du lac Badesdawa, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

O-Tow-Wow. Voir Otauwau.

OTTAWA; cité, comté de Carleton, Ontario.

OTTAWA; ruisseau, tributaire du creek Dominion, Yukon.

OTTAWA; comté, Québec.

OTTAWA; lac, dans le comté de Joliette, Québec.

OTTAWA; rivière, qui, dans sa partie inférieure, forme la frontière entre les provinces de Québec et d'Ontario.

Otter. Voir Big Otter.

Otter. Voir Fantail.

OTTERHEAD; rivière, tributaire de la rivière Kicking, Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

OTTERTAIL; rivière, chaîne de montagnes et station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

OTTY; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Ouasiemska. Voir Washimeska.

Oulac. Voir Aulac.

Outer Bay de Longue-Pointe. (Voir Long Point Outer Bay.)

OUTER-DUCK; île, à l'est de l'île Great-Duck, la plus méridionale des îles Duck, région de Manitouline, Ontario.

Outer Sturgeon. Voir McCreary.

Oval. Voir Kawawia.

OVERFLOW; lac, sur la rivière Olga, sur le côté nord du détroit d'Hudson, Franklin.

OWEN; baie, côté septentrional du chenal Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique.

OWEN; chenal et île, entre les îles Manitouline et Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

OWEN; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

OWEN; mont, au sud du mont Cathedral, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

OX; pointe, extrémité occidentale de la pointe Anne, township de Thurlow, comté de Hastings, Ontario.

OXDRIFT; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Oxstall. Voir Ecstall.

OXTONGUE; lac et rivière, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Ox Tongue.)

OYSTER; pic, à l'ouest du mont Douglas, montagnes Rocheuses, Alberta.

Oznabruck. Voir Osnabruck.

OZHISKI; lac, au sud-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

OZHUSKANS; rapides, sur la rivière Winisk, Kéwatin.

P

PACHENA; pointe, au sud de la baie Pachena, côté occidental de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Beegadoss, ni Beeghadoss.)

Pachewanow. Voir Opachuanau.

Packhoon. Voir Pakhoan.

PADDLE; rivière, tributaire de la rivière Pembina, Alberta.

Paddle. Voir Boyer.

Pagaonga. Voir Papaonga.

PAGATO; lac et rivière, tributaire de la rivière Churchill, à l'est de la rivière Reindeer, Saskatchewan centrale.

PAGE; pointe, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

PAGET; pic, au nord-ouest de la station Hector, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PAGWACHUAN; lac et rivière, tributaire de la rivière Kenogami, région d'Algoma et de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Bagutchuan river, Pawgutchewan river, Powgulchuan lake, ni Pawghtchewan lake.)

Painkiller. Voir Gamskagamik.

PAINSEC; bureau de poste, village et station de chemin de fer, comté de Westmoreland Nouveau-Brunswick. (Non pas Painsec Juncton.)

PAINT; lac et rivière, tributaire de la rivière aux Herbes, Kéwatin. (Non pas Manuminan.)

PAISLEY; pointe, chenal de Douglas, à l'ouest de l'île Maitland, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Pak-oghkee. Voir Pakowki.

PAKONSIGANE; rivière, eaux supérieures de la rivière Manuan, comté de Saint-Maurice, Québec.

Pakawagaming. Voir Pakowkami.

Pakowcaming. Voir Pakowkami.

PAKOWKAMI; lac, dans le township de Gladstone, région de l'Algoma, Ont. (Non pas Pakowagaming, ni Pakowcaming.)

PAKOWKI; lac, dans la partie sud-occidentale de l'Alberta. (Non pas Pakokee, Pak-oghkee, ni Peekopee.)

PAKWA; lac, sur la rivière aux Herbes, Kéwatin. (Non pas Pakwahigan, Paquehigan, ni Sandy.)

Pakwahigan. Voir Pakwa.

Paquehigan. Voir Pakwa.

PAKWASH; lacs, au nord-ouest du lac Seul, Kéwatin. (Non pas Little Shallow, Paquash ou Shallow.)

PALLISER; chaîne de montagnes, col, rivière et station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PALMER BAR; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PANTAGE; lac, le long de la ligne télégraphique, au sud de la rivière Blackwater, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Pélican.)

PAPAONGA; rivière, affluent de la rivière Wenasaga, au dessus du lac Slate, Kéwatin. (Non pas Pagaonga.)

PAPINEAU; ruisseau et lac, township de Wicklow, comté de Hastings, Ontario.

PAPINEAU; lac, comté de Labelle, Québec. (Non pas Lac du Commandant.)

Paquash. Voir Pakwash.

Paquehigan. Voir Pakwa.

PARADISE; pic, au sud de la rivière Sloko, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PARADISE; vallée, au nord du mont Temple, Alberta.

Paradise. Voir Lodestone.

PARC LAVAL; bureau de poste, comté de Laval, Québec.

PARIZEAU; pointe, côté est de l'île Digby, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PARK; mont, à l'ouest du mont Biddle, région de Kootenay, montagnes Rocheuses, Colombie-Britannique.

PARKER; ruisseau, tributaire du fleuve Klondyke, Yukon.

PARKER; île et débarcadère, au sud de la pointe de Shute, comté de Bruce, Ontario.

PARKHILL; village et station, comté de Middlesex, Ont. (Non pas Park Hill.)

PARKINS; cap, à l'entrée du détroit de Quatsino, île de Vancouver, Colombie-Britannique.

PARRSBORO; paroisse, rivière et petite ville, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Parrsborough.)

PARRYWOOD; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

PARSON; rocher, passage Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

Partipique. Voir Portapique.

PARTON; rivière. tributaire de la rivière Tatshenshini, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Partridge Crop. Voir Pineimuta.

PASHASHIBU; baie, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Pashasheeboo.)

PASIMINIKANA; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

PASHKOKOGAN; lac et rivière, au sud-est du lac Saint-Joseph, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

PASKAGAMA; lac, eaux supérieures de la rivière Migiskan, région d'Abitibi, Québec.

Paskekegan. Voir Piskahegan.

PASQUIA; chaîne de collines, et rivière tributaire de la Saskatchewan, Kéwatin et Saskatchewan. (Non pas Basquia, ni Basquiau.)

Pass. Voir Blakiston.

Patauquin. Voir Petauguin.

PAUDASH; ruisseau, lac et bureau de poste, township de Cardiff, comté de Haliburton, Ontario.

PAUGH; lac, township de Sherwood, comté de Renfrew, Ontario.

PAUKTIRVIK; île, côte sud-occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

Pawghtchewan. Voir Pagwachuan.

Pawgutchewan. Voir Pagwachuan.

Payoonan. Voir Peonan.

PAYNE; lac et rivière, se jette dans la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Tasurak.)

PEAK; lac, au sud-ouest du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Pear. Voir Dromedary.

PEARCE; mont, à l'est du mont McNicoll, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PEARSON; île, à l'ouest de la pointe Bélanger et à l'est de l'île Greene, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Little Grant.)

Peashteebee. Voir Piashti.

PEAVINE; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Pebble. Voir Lowes.

Peckagomique. Voir Becaguimec.

Peekopee. Voir Pakowki.

PEEL; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Prince-Edward, ni Tent.)

Pee-pee-ke-wah-be-kung. Voir Pipikwabi.

Peeshaboo. Voir Pishabo.

PEGAMASAI; lac, dans le township de Montgomery, région de l'Algoma, Ont. (Non pas Pegamasay.)

PEGGY COVE; village, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Peggy's Cove.)

Pe-kange-kum. Voir Pikangikum.

Pekangikum. Voir Pikangikum.

PEKISKO; ruisseau, tributaire de la rivière Highwood, Alberta. (Non pas Middle Branch de Highwood R.)

PELÉE; île et pointe, aussi île Pelée, bureau de poste, comté d'Essex, Ontario. (Non pas Pelee, ni Pointe Pelée.)

PELERIN; bureau de poste, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Pelering, ni Puellering.)

PELICAN; lac, au nord du lac Minnitaki, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Pelican. Voir Pantage.

Pelican. Voir Primeau.

PELLY; montagnes, lacs et rivière, Yukon.

PEN; lac, township de Nightingale, comté de Haliburton, Ontario.

PENASSI; rivière, à l'est du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

PENCIL; lac, township de Cavendish, comté de Peterborough, Ontario.

PENDER; île, dans la partie méridionale du détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

Pender. Voir Brabant.

Pender. Voir Walkem.

PENETANGORE; rivière, se jette dans le lac Huron à Kincardine, comté de Bruce, Ontario.

PENETANGUISHENE; petite ville, comté de Simcoe, Ontario. (Non pas Penetang.)

PENITENTIARY; batture, au sud-ouest de Kingston, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Prince Regent.)

Penny. Voir Cumberland.

PENTECÔTE; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Pentecost.)

PEONAN; ruisseau, tributaire de la Saskatchewan, près du Ft. à la Corne, Saskatchewan.

PEONAN; pointe, dans la partie septentrionale du lac Manitoba, Manitoba. (Non pas Payoonan.)

Pepechekau. Voir Pipishikau.

Pepisquew. Voir Weibikwei.

Pequaket. Voir Pikwaket.

Perault. Voir Perrault.

PERCH; île, au nord-est de l'île Gordon, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Reed.)

PERCY; lac, township de Harburn, comté de Haliburton, Ontario.

Pereault. Voir Perrault.

PERELESHIN; montagne, près du fleuve Stikine, entre les rivières Anuk et Scud, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PERIBONKA; rivière, se jette dans le lac Saint-Jean, Québec. (Non pas Peribonca.)

PERKINS; pic, au nord du pic Pugh, Yukon méridional.

PERKINS; rocher, au sud-ouest de la batture Ruel, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

PERLEY ROCK; éperon, près du pic Terminal, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Perpisawick. Voir Petpeswick.

PERRANG; anse, côté oriental de la baie Sainte-Marguerite, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Perrin.)

PERRAULT; lac, à l'ouest de la baie McIntyre, lac Seul, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Perault, ni Pereault.)

Perrin. Voir Perrang.

PERRY; ruisseau, tributaire de la rivière St. Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PERRY; plateau élevé, à l'est de la rivière Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Perry's.)

PERSÉVÉRANCE; île, à l'est de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

Perther's. Voir Perthes.

PERTHES; pointe, dans la partie septentrionale du lac Tagish, Yukon. (Non pas Perther's.)

Petatstekupau. Voir Petitsikapau.

PETEGUIN; lac, dans le township Galbraith, district d'Algoma Ont. (Non pas Palaguin.)

PETAWAWA; réserve militaire, station de chemin de fer, rivière, township et village, comté de Renfrew, Ontario. (Non pas Petewawa.)

Petcoudiac. Voir Petitcodiac.

PETER; rocher, au large du côté nord du lac Ontario, entre Cobourg et Port-Hope, comté de Northumberland, Ontario. (Non pas Gale island.)

Peter's. Voir Petrie.

PETERSON; lac, au sud-est de Cobalt, région de Nipissing, Ont.

PETERSON; chaîne de montagnes, au nord-ouest du lac Laberge, Yukon.

PETERS ROAD; village, comté de Kings, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Peter's Road.)

Petewawa. Voir Petawawa.

PETHICK; pointe, sur le côté est du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PETHINUE; péninsule, Grand-Lac-de-l'Esclave, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Peth-the-nu-eh.)

Petit Chicot. Voir Chicot.

PETITCODIAC; rivière, comtés d'Albert et de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Petcoudiac, ni Petit Coudiac.)

PETITDEGRAT; anse, île et bureau de poste, comté de Richmond, N.-E. (Non pas Petit Degrat ou Petit de Grat.)

Petite. Voir Walton.

Petite Ile aux Cygnes. Voir Sévigny.

PETITE NATION; rivière, tributaire de l'Ottawa du nord. (Non pas Nation, ni North Nation.)

Petite Nation. Voir South Nation.

PETIT ROCHER; village et bureau de poste, comté de Gloucester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Petite Roche, ni Petite Rocher.)

PETITSIKAPAU; lac, au nord de la rivière Ashuanipi, Un gava. (Non pas Petishikupau, Petatstekupau n Petshikupau.)

PETPESWICK; havre, anse, lac et bureau de poste, comté d'Halifax, N. E. (Non pas Perpisawick ni Petpiswick.)

PETRIE; rocher, à l'entrée du port de Sydney, comté du Cap Breton, N.-E. (Non pas Peter's, Petre, ni Petrie's.)

PETROLIA; petite ville, comté de Lambton, Ontario. (Non pas Petrolea.)

Petshikupau. Voir Petitsikapau.

PEVERIL; pics, au sud-ouest du ruisseau Goodwin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PEYTO; glacier et lac, au nord-est du lac à l'Arc, Alberta. (Non pas Peyto's ni Glacier lake.)

PHILIP; rivière, qui se jette dans le détroit de Northumberland, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Phillip.)

PHILIPS; pointe, côté est de l'île Digby, havre du Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Phillip. Voir Philip.

PHILLIPS; batture, au nord-est de l'île de Mann, entrée du port Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

PHILMONRO; établissement, comté de Kings, Nouveau-Brunswick. (Non pas Philmaro, ni Philomaro.)

PHOEBE; pointe, dans la partie nord-occidentale de l'île Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

PHOTOGRAPH; montagne, bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PIASHTI; baie et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Peashte-bai, Piastre bay, ni Peashteebee river.)

Piastre. Voir Piashti.

PICHENNINNIS; ruisseau, au sud du lac à l'Aigle, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

PICHINAMEI; lac, au sud du lac Attawapiskat, Kéwatin.

Pickering. Voir Frenchman.

Pickitigouching. Voir Pikitigushi.

PICKLE; lac, à l'est du lac Kapkichi, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

Pickwaket. Voir Pikwaket.

Picnic. Voir Cockburn.

Picnic. Voir Stovin.

PICTURE NARROWS; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

PIEROMONTA; rivière, affluent du lac Kempt, comté de Saint-Maurice, Québec.

PIERS; île, chenal de Satellite, côte sud-est de l'île Vancouver, C. B. (Non pas Pier.)

Pijitawabekong. Voir Pijitawabik.

PIJITAWABIK; lac, à l'est de l'embouchure de la rivière Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas Orient, Pijitawabekong, Pijitawabikong, ou Pittiwabikong.)

Pijitawabikong. Voir Pijitawabik.

PIJUWYAN; lac et rivière, tributaire de la rivière Was wapini, en amont de la rivière Opawika, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Pijou Wyam.)

PIKA; pic, au nord-est de Laggan, montagnes Rocheuses, Alberta.

PIKANGIKUM; réserve sauvage et lac, sur la rivière Berens, Kéwatin. (Non pas Pe-kange-kum ou Pekangikum.)

POKAPAO; rivière, tributaire de la rivière Moisie, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Pikopao.)

PIKE; lac, montagne et rivière, au sud du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PIKITIGUSHI; rivière, se jette dans la partie septentrionale du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Pickitigouching, ni Muddy.)

Pikopao. Voir Pikapao.

PIKWAKET; ruisseau et montagne, comté de Kings, Nouveau-Brunswick. (Non pas Pequaket, ni Pickwaket.)

PILLSBURY; anse, sur le côté nord du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PILOT; baie et pointe, aussi Pilot Bay, établissement, lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Cape Horn, ni Pirate Bay.)

PILOT; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

PILOT; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario.

PILOT; pointe, angle sud-oriental de l'île Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PINBURY; pointe, baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

PINCHED-NECK; lac, aux sources de la rivière Rupert, au nord du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec.

PINE; île, près du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

PINE; pointe, baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Pine. Voir Clark.

Pine. Voir Mermaid.

Pine. Voir Minago.

Pine. Voir Shingwak.

Pine Channel. Voir lac Kipikik.

Pine Island Lake. Voir Cumberland lake.

PINEIMUTA; lac, à l'ouest du lac Saint-Martin, Manitoba. (Non pas Partridge Crop.)

PINEROOT; rivière qui se jette dans le lac Athapapuskow, Kéwatin.

PINE TREE; havre et pointe, au sud-est du havre de Johnston, comté de Bruce Ontario.

Pine Wood. Voir Frederick.

PINGSTON; ruisseau, à l'ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PINK; rivière, qui coule vers le nord-est et se jette dans le lac Daim-Rouge, Saskatchewan. (Non pas Vermilion.)

PINNACLE; mont, au sud-ouest du mont Temple, Alberta.

Pinnacle. Voir Cathedral.

PINTO; ruisseau, au nord de la Montagne-Boisée, Assiniboia. (Non pas Pinto Horse.)

Pipe. Voir Ospwagan.

PIPESTONE; lac, au sud du lac de la Traverse, fleuve Nelson, Kéwatin.

PIPESTONE; col et rivière, montagnes Rocheuses, Alberta. (Non pas Pipe Creek.)

Pipestone. Voir Ospwagan.

PIPIKWABI; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton Ontario. (Non pas Pee-pee-ke-wah-be-kung.)

PIPISHIKAU; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Pepechekau.)

PIPMAKAN; lac, comté de Chicoutimi, Québec. (Non pas Pipmaukin, ni Pitmuakan.)

Pirate. Voir Pilot.

PISHABO; lac, township Cassels, région de Nipissing, Ont. (Non pas Peeshabo.)

PISHIDGI; lac, à l'ouest du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

PISKAHEGAN; rivière, tributaire de la rivière Magaguadavic, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Piskehagan, ni Paskekegan.)

PITA; lac, sur la rivière Churchill, en aval de la rivière Reindeer, Saskatchewan.

PITCHPINE; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Pitmuakan. Voir Pipmakan.

PITOPIKO; lac, élargissement de la rivière Manuan, cours supérieur de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec. (Non pas Pitopieco.)

PITT; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Pittiwabikong. Voir Pijitawabik.

PITTS; mont, au sud-ouest du confluent du Yukon et des rivières Lewes et Pelly, Yukon.

PIZUSTIGWAN; rivière, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

PLATEAU; ruisseau, se jette dans le chenal Torres, lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PLEASANT; pointe, extrémité orientale du comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Indian.)

PLOVER; île, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

PLUMPER; passage, chenal entre l'île de la Découverte (Discovery) et les îles Chain, détroit de Haro, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Discovery.)

Plumper's. Voir Active.

Pockmouche. Voir Pokemouche.

Pocmouche. Voir Pokemouche.

Pocowagamis. Voir Pokowagamis.

Pointe de Bute. Voir Pont-à-Buot.

Pointe-Brûlée. Voir Brûlé.

POINTE-A-LA-GARDE; village, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas Pointe la Garde.) Infirmation d'une décision antérieure.

POINTE-DES-MONTS; bureau de poste, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Pointe de Monts.) Voir aussi Monts.

POINT EDWARD; petite ville, comté de Lambton, Ontario.

POINTE-FORTUNE; village et bureau de poste, comté de Vaudreuil, Québec.

Pointe Pelée. Voir Pelée.

POINT SAPIN; village et bureau de poste, comté de Kent, Nouveau-Brunswick.

POINT WOLF; petite ville, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas Point Wolfe.)

POKEMOUCHE; rivière, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Pocmouche, ni Pockmouche.)

POKER; ruisseau, branche du ruisseau de Walker, près de la frontière internationale, Yukon.

POKESUDI; île, à l'entrée ouest du havre de Shippigan, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Poc Sudie, ni Poksudi, ni Pokesudie, ni Pokesuedie, ni Pokesoudie.)

POKIOK; rivière et village, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Pockiock, ni Poquiock.)

Pokkattawagan. Voir Pukkatawagan.

POKOWAGAMIS; lac et rivière, tributaire de la rivière Eel, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Pocowagamis, ni Pocowogamis,)

POLLINGER; mont, au nord-est du pic Kiwetinok, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PONHOOK; lac, dans les parties occidentales des comtés de Halifax et de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas St. Croix.)

PONT-A-BUOT; village, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Point de Bute, ni Pointe de Bute.)

PONTAX; rivière, se jette dans la baie James, au nord de la rivière Rupert, région de Mistassini, Québec. (Non pas Pontiac.)

Pontiac. Voir Pontax.

POOLE; île, au nord de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Pool.)

POOLES RESORT; bureau de poste et station estivale sur le fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Poole's Resort.)

POPES; pic, dans la chaîne à l'Arc des montagnes Rocheuses, régions d'Alberta et de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Pope's.)

POPHAM; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

POPLAR; pointe, près de l'embouchure de la rivière Rupert, région de Mistassini, Québec.

Piquiock. Voir Pokiok.

PORCUPINE; ruisseau, tributaire du Stikine, au sud de la rivière Anuk, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

PORCUPINE; ruisseau, tributaire de la rivière Kicking-Horse, près Leanchoil, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PORCUPINE; pointe et récif, au sud-est du Cap Hurd, comté de Bruce, Ontario.

PORCUPINE; rivière, dans la partie nord-occidentale du Yukon, tributaire du fleuve Yukon.

PORLIER; col, entre les îles Galiamo et Valdes, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Portier.)

PORPHYRY; île, pointe et récif, au sud de l'île Edouard, région de Manitouline, Ontario.

Porpoise; chenal, entre les îles Lelu et Ridley, aussi havre sur le côté méridional de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Portage; baie et pointe, à l'est de la pointe Gatacre, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Portal; pic, à l'est du mont Baker, Alberta. (Non pas Mount Portal.)

Portapique; rivière et village, comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Partipique, ni Port au Pique.)

Port-Bickerton; village, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port Beckerton.)

Port Burwell; station de phare et village, comté d'Elgin, Ont. (Non pas phare de Big Otter Creek.)

Port-Daniel; havre et village, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas Port Daniel east, ni St. George Port Daniel.)

Port Daniel East. Voir Port Daniel.

Port Ebert. Voir Port Hébert.

Port-Elgin; petite ville, comté de Bruce, Ontario.

Port Essington. Voir Essington.

Porter; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Porter; lac, entre les lacs Atlin et Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Porter; débarcadère, à l'extrémité nord du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Porter's Landing.)

Porter's Landing. Voir Porter.

Port-Hébert; village, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port Ebert, Big Port le Bear, Big Port l'Hébert, ni Port L'Hébert.)

Portier. Voir Porlier.

Port-Joli; village, comté de Queens, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port Jolie.)

Port-Latour; village, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port la Tour, ni Port Letour.)

Port L'Hébert. Voir Port-Hébert.

Port-Lewis; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Port Louis.)

Port-Lorne; bureau de poste, et phare, comté d'Annapolis, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Marshall Cove, ni Port Williams.)

Port Louis. Voir Port Lewis.

Port Maitland; phare et village, dans la baie de Fundy, comté de Yarmouth, N.-E. (Non pas Green Cove ou Maitland.)

Port Matoon. Voir Port Mouton.

Port Medway. Voir Medway.

Port Metway. Voir Medway.

Port-Mouton; village, comté de Queens, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Port Matoon.)

Portobello; cours d'eau qui se jette dans le lac French, comté de Sudbury, Nouveau-Brunswick. (Non pas Porto Bello, ni Portobella.)

Port Williams. Voir Port Lorne.

Potato; lac et rivière se déversant au sud du lac LaRonge, Saskatchewan.

Potter; pointe, township d'Ameliasburg, comté du Prince-Edouard, Ontario.

Pottersburg; village et gare, comté de Middlesex, Ont. (Non pas Jonction de London.)

Pouce-Coupé; rivière, tributaire de la rivière La-Paix, Alberta. (Non pas Echafaud.)

Poulamon; baie, comté de Richmond, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Poulament, ni Poulamond.)

Poverty; lac, township de Monmouth, comté de Haliburton, Ontario.

Povoas; mont, à l'est de l'extrémité septentrionale du lac Laberge, Yukon.

Power; lac, à l'est du lac Anzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Powgulchuan. Voir Pagwachuan.

Powingow. Voir Ogani.

Prairies, rivière des; elle sépare le comté Laval des comtés Hochelaga et Jacques-Cartier, Québec. (Non pas Back river.) Voir aussi Rivière-des-Prairies.

Pratt; île et récif, au sud-est de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Prejevalsky; pointe, lac Bennett, Yukon. (Non pa Prejevalski.)

Present. Voir Larder.

President; chaîne de montagnes et col, à l'ouest de la vallée d'Yoho, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Emerald.) Ainsi nommés d'après le président de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

President. Voir Larder.

Presqu'ile; baie, péninsule et pointe, lac Ontario, près de l'angle sud-oriental du comté de Northumberland.

Presquile; rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean. comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Presqu'ile.)

Prevost; canyon et rivière, tributaire de la rivière Ross, Yukon.

Prevost; île, à l'extrémité occidentale du col Active, baie de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

Prevost; montagne, à l'est de la baie de Carboro, côté sud-est de l'île Vancouver, C.-B.

Prevost. Voir Kunghit.

Priam; lac, à l'ouest du lac Manitoba, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Price; township, comté de Beauce, Québec.

PRIM; pointe, à l'entrée du bassin d'Annapolis, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Rogers.)

PRIMEAU; lac, élargissement de la rivière Churchill, Saskatchewan. (Non pas Pélican.)

PRINCE ALBERT; péninsule, dans la partie nord-occidentale de l'île Victoria, Franklin. (Non pas Prince Arthur Land.)

Prince Albert Land. Voir Victoria island.

PRINCE ALFRED; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Prince Arthur Land. Voir Prince Albert peninsula.

PRINCE-EDWARD; baie et pointe, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas South bay, ni South Bay point.)

Prince Edward. Voir Peel.

Prince Henry Foreland. Voir Hopes Advance.

PRINCE OF WALES; île, au nord-ouest de la péninsule de Boothia, Franklin.

Prince of Wales. Voir Wales.

PRINCE PATRICK; île, au nord de l'île Banks, Franklin.

PRINCE REGENT; île du groupe du lac Fleet, dans le Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Little Stave ou McDonald's.)

Prince Regent. Voir Penitentiary.

PRINCE RUPERT; havre et tête de ligne du chemin de fer Transcontinental, sur l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PRINCESS CHARLOTTE; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

PRINCETOWN; village, comté de Prince, Ile-du-Prince Edouard. (Non pas Prince Town.)

PRITZLER; havre, côte nord du détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Pritzler's, ni Jackman sound.)

PROCTER; ruisseau et établissement, au sud du lac Balfour, lac Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Proctor.)

PROMISE; île, à l'entrée du canal de Douglas, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PROUD-SITTING; lac, aux sources de la rivière de Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

PROVIDENCE; baie et pointe, côté sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

PROVOKING; lac, dans le parc Algonquin-National, région du Nipissingue, Ontario.

PRUD'HOMME; lac, au nord-est du lac Rib, région de Nipissing, Ont.

PSYCHÉ; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

PTARMIGAN; ruisseau, se jette dans l'un des grands lacs du groupe Pelly, Yukon.

PTARMIGAN; lac et pic, au nord-est de Laggan, montagnes Rocheuses, Alberta.

PUDDING; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Puellering. Voir Pelerin.

PUGH; pic, au nord-ouest du Grand Coude de la rivière Wheaton, Yukon méridional.

Puke-lowogein. Voir Setting.

PUKKATAWAGAN; lac et rivière, fleuve Churchill, Kéwatin. (Non pas Pokkatawagan, ni Puk-a-ta-wagan.)

PULPIT; pic, au sud du lac Turquoise, montagnes Rocheuses, Alberta.

PULPWOOD; pointe, du côté sud-occidental de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario.

PULTENEY; pointe, à l'extrémité sud-occidentale de l'île Malcolm, à l'entrée du détroit de Broughton, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Graeme.) Le phare érigé en 1905 est situé sur cette pointe.

PULTON; baie et pointe, côté sud du chenal d'Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique.

PUNICHUAN; baie, extrémité méridionale du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec.

PUNK: île, située à trois milles au sud-est de la pointe Grindstone, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Deer, ni Reindeer.)

Punk. Voir Deer.

PURITY; glacier et montagne, chaîne des Selkirks région de Kootenay Colombie-Britannique. (Non pas Lardo.)

PURVIS; banc, au nord-ouest de l'île Greene, région de Manitouline, Ontario.

PUSKITAMIKA; lac, au sud du lac Waswanipi, dans la région d'Abitibi, Québec.

PYRAMID; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

PYRAMID; mont, au nord du mont Grey, Yukon méridional.

Q

Quadacha. Voir Kwadacha.

QUADRA; île, entre le passage Discovery et le chenal d'Okisollo, région de là Côte, Colombie-Britannique. C'est la partie méridionale de ce qu'on appelait autrefois l'île Valdes.

Quaneca. Voir Kwadacha.

QUARRY; pointe de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Quarry. Voir Forsyth.

QUARTZ; ruisseau, branche du ruisseau de McDame, rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

QUARTZ; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Quatawamkedgewick. Voir Kedgwick.

QUÉBEC; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en aval de Dawson, Yukon.

QUEEN; pointe, borne à l'ouest la baie de Walkhouse, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

QUEEN ELIZABETH; cap, extrémité sud-est de la Terre de Loks, Franklin. (Non pas North Foreland.)

QUEENSPORT; havre, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Queen's Port, ni Crow harbour.)

QUEENSTON; village et hauteurs de Queenston, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Queenstown.)

QUESNEL; lac, rivière, division minière et village, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Quesnelle.)

QUETACHU; baie, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Quetachoo.)

QUIET; lac, au nord-est du lac Teslin, Yukon.

QUINN; ruisseau, branche du ruisseau Sulphur, rivière Indian, Yukon. (Non pas Quin.)

QUINTÉ; baie de, dans le lac Ontario, séparant presque le comté de Prince-Edouard de la terre ferme. (Non pas Quinté.)

QUINZE; lac des, élargissement de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac, Québec.

QUIO; rivière, tributaire de l'Ottawa, comté de Pontiac, Québec.

QUISPAMSIS; village et bureau de poste, comté de Kings, Nouveau-Brunswick, Ontario. (Non pas Quispansis.)

QUYON; station de chemin de fer et village, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Quio.) Infirmation d'une décision précédente.

R

RABBIT; montagne et rivière, à l'est du lac Evans, dans la région d'Abitibi, Québec.

RABBIT; ruisseau et montagne, au nord-ouest de la Tulameen, région de Yale, C.-B.

RACE; rochers, au large de la pointe sud de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Race islands.)

RAFT; étroits, au nord de l'île Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

RAGGED; crique, au nord-est du cap Hurd, comté de Bruce, Ontario.

RAGGED; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissingue, Ontario.

Ragged. Voir Locke.

RAINY; ruisseau, tributaire de la rivière du Coude, Alberta.

RAINY; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RAISIN; rivière, comtés de Glengarry et de Stormont, Ontario. (Non pas Black river, ni rivière au Raisin, ni rivière aux Raisins.)

RALEY; pointe, au nord de la baie de Clio, bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

RAMSAY; rivière, se jette dans l'inlet de Crooks, détroit d'Hudson, côte nord, Franklin. (Non pas Harbour.)

RAMSDEN; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

RANCH; pointe, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

RANDOLPH; lac au sud du chemin de fer Lac Temiscamingue, région de la Baie du Tonnerre, Ont.

Rapid, (rivière.) Voir Montréal.

RAPIDE DE FEMME; village, bureau de poste, comté de Victoria, Nouveau-Brunswick. (Non pas Rapid de Femme, ni Rapide des Femmes.)

RAPIDES; lac des, Ottawa supérieur, au sud-est du lac de la Barrière, comté de Pontiac, Québec.

Rapid River (lac.) Voir Forks.

RAQUETTE; rivière, comté de Vaudreuil, Québec.

Raspberry. Voir Robinson.

RATHBUN; baie et pointe, à l'est de la pointe Jenkins, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Rat Portage lake. Voir Manigotagan.

Rattlesnake. Voir Bagot.

RAVEN; lac et rivière, township McFadden, région de Nipissing, Ont.

RAWSON; île et havre, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Harbour island.)

RAYMOND; col, au sud du chenal Seaforth, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Hecate channel.)

READER; lac, au nord-ouest du Pas, Kéwatin.

RÉCEPTION; lac, township Grasset, région d'Algoma, Ont. (Non pas Kaikaquabick.)

RED; baie, au sud de la vallée Golden, comté de Bruce, Ontario.

RED; lac, au nord-ouest du Lac Seul, Kéwatin. (Non pas Vermilion.)

REDBURN; ruisseau et pic, au nord-est de Moberly, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RED DAN; récif, au sud-est de la pointe Birch, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

RED DEER; lac et rivière, tributaire du lac Winnipigosis, Saskatchewan.

Red Deer. Voir La-Biche.

REDDING; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

REDHORSE; rocher et phare, à l'ouest de l'île Beaurivage, groupe Admiralty, rivière St-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas 7a.)

REDNERSVILLE; village, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

REDOUBT; mont, au nord-est de Laggan, montagnes Rocheuses, Alberta.

REDSTONE; ruisseau et lac, township de Guilford, comté de Haliburton, Ontario.

REED; lac, au nord-est du lac Cormorant, Kéwatin.

Reed. Voir Perch.

Reed. Voir Reid.

Reef. Voir Bonnet.

REEVES; havre, île Big, détroit d'Hudson, Franklin.

Refugee. Voir Conran.

Refugee. Voir Stovin.

REID; mont, au sud-est du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

REID; pointe, au sud de la baie Reid, comté de Bruce, Ontario.

REID; rocher, au sud de l'île George, havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Reed.)

REID MILLS; bureau de poste, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Reid's Mills.)

EINDEER; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, au sud de la rivière Indian, Yukon.

REINDEER; lac et rivière se déversant dans la rivière Churchill, Sask. et Kéwatin.

Reindeer. Voir Punk.

REMIC; rapides, dans la rivière Ottawa, à environ deux milles à l'ouest de la cité d'Ottawa. (Non pas Remicks, Remix, ni Remous.)

REMINGTON; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Remous. Voir Remic.

RENNY; île, au sud de la pointe Whitney, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Bush.)

RÉSERVE; pointe, col Active, détroit de Georgie, région de Westminster, Colombie-Britannique.

RÉSOLUTION; île, à l'entrée de la baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Tudjakdjuan.)

Resolution. Voir Warwick.

RESTIGOUCHE; comté et rivière, dans la partie nord du Nouveau-Brunswick. (Non pas Ristigouche.)

REVELSTOKE; mont, station de chemin de fer et petite ville, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

REXTON; petite ville, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas Kingston.)

RIALL; île du groupe Brock, rivière St-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Nôn pas Millar's ou Smith's.)

RIB; lac, au nord du township Cassels, région de Nipissing, Ontario.

RIBBON; rivière, tributaire de la rivière Manuan, cours supérieur de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec. (Non pas rivière au Ruban.)

RICH; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

RICHARD; pointe, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

RICHARDSON; mont, au nord-est de Laggan, montagnes Rocheuses, Alberta.

RICHELIEU; village, sur la rivière Richelieu, comté de Rouville, Québec. (Non pas Village Richelieu.)

RICHMOND; golfe, au nord de la rivière Little Whale, Ungava. (Non pas Richmond lake.)

RICHMOND; village, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Richmond Corner.)

Richmond. Voir Malpèque.

Richmond Corner. Voir Richmond.

RICHTHOFEN; vallée et île, lac Laberge, Yukon. (Non pas Richtofen.)

RICKETT; havre, côte orientale de l'île Cockburn, au sud-ouest de la pointe Cinder, région de Manitouline, Ontario.

RICKLEY; havre, île Manitouline, à l'ouest de l'île Brulée, au nord de l'île Western-Duck, région de Manitouline, Ontario.

RIDDELL; mont, entre les rivières Macmillan et Ross, aussi rivière tributaire de Macmillan, Yukon.

RIDDELL; ruisseau et montagne au nord-ouest de la Tulameen, région de Yale, C.-B.

RIDGEWAY; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RIDLEY; île, au sud de l'île Kaien, détroit de Chatham, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Flat, ni North Porpoise.)

RIGAUD; rivière, petit tributaire de l'Ottawa, comtés de Glengarry et de Prescott, Ontario, et comté de Vaudreuil, Québec. (Non pas rivière à la Graisse.)

RIGOLET; établissement, au rétrécissement de l'anse Hamilton, district d'Ashuanipi, Québec. (Non pas Rigoulette.)

RINDA; mont, un des contre-forts des monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RINGNES; îles, au sud-ouest de l'île Axel Heiberg, Franklin.

RINK; rapide, dans la rivière Lewes, en aval de la rivière Tatchum, Yukon.

RIORDON; pointe, bief du Boxer, région de la Côte, Colombie-Britannique.

RIP; pointe, col Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

RIPPLE; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Meadow.)

RIPPLE; récif, à l'ouest de l'île Lyal, comté de Bruce, Ontario.

Ristigouche. Voir Restigouche.

RITCHIE; pointe, extrémité nord de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Hays.)

Rivière Beaudette. Voir Beaudet.

River Denys. Voir Denys.

River (mt.) Voir Lewes.

RIVIÈRE-A-LA-MARTRE; village, bureau de poste, aussi phare et station de signaux et de télégraphe, township Christie, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Martin River.)

RIVIÈRE-DES-CACHES; village, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas River de Cache, ni Rivière du Cache.)

RIVIÈRE-DES-CHUTES; village, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas River de Chute.)

RIVIÈRE-DES-FÈVES; bureau de poste, comté de Chateauguay, Québec. (Non pas Rivière de Fèves.)

RIVIÈRE-DES-PRAIRIES; village, comté d'Hochelaga, Québec. (Non pas Rivière des Prairies.) Voir aussi Prairies, rivière des.

RIXON; rocher, près de la pointe North, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

ROBERT; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Cherry, ni Sumac.)

ROBERT; lac, rivière Martin, en amont du lac Tesekau, région de Mistassini, Québec.

ROBERT; pointe, baie de Markham, détroit d'Hudson, Franklin.

ROBERTS; baie, dans la baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

ROBERTSON; anse, au nord des îles Lizard, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Jackson.)

ROBERTSON; ruisseau, tributaire de la Little-Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ROBERTSON; mont, près de Stikine, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

ROBERTSON; bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Mégantic, Québec. (Non pas Robertson Station post office.)

Robertson Station. Voir Robertson.

ROBINSON; anse, île Big, baie de Quinte, région de Prince-Edouard, Ontario.

ROBINSON; île, au sud de la pointe Whitney, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Raspberry.)

ROBINSON; lac et rivière au sud du chemin de fer N. Temiskaming et au nord-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ont.

ROBINSON; détroit, au nord-est de la baie de Cornell Grinnell, Franklin. (Non pas Robinson's.)

ROB ROY; ruisseau, tributaire du ruisseau Dominion, rivière Indian, Yukon.

ROBSON; ville et station de chemin de fer, sur le fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Roche à Veillons. Voir Algernon.

ROCHE DE SMET; à l'ouest du lac Jasper, Alberta ouest. (Non pas Roche Suette.)

ROCHELLE; bureau de poste, comté de Shefford, Québec. (Non pas Ste-Anne de Stukely.)

ROCHE PERCÉE; station de chemin de fer, dans la partie sud-orientale de la Saskatchewan. (Non pas Roche Percé.)

Roche Suette. Voir Roche de Smet.

ROCK; lac, township de Nightingale, comté de Haliburton, Ontario.

Rock. Voir Lazy.

ROCKCLIFFE; village, comté de Renfrew, Ontario. (Non pas Rockliffe.)

Rockliffe. Voir Stonecliff.

ROCKSPRINGS; bureau de poste, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Rock Springs.)

Rocky. Voir Descanso.

Rocky. Voir Opabin.

Rocky. Voir Tinson.

ROES WELCOME; golfe, dans le nord-ouest de la baie d'Hudson, Kéwatin. (Non pas Rowe's Welcome, ni Sir Thomas Rowe's Welcome.)

ROGER; lac, au nord-ouest du lac Expanse, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Rogers.) Infirmation d'une décision précédente.

ROGERS; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

ROGERS; glacier, col et pic, dans la chaîne des Selkirks, Colombie-Britannique, aussi Rogers Pass, station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Rogers. Voir Prim.

ROGERSVILLE; paroisse, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Rogerville.)

ROGGAN; rivière, se jette dans la baie James, Ungava, (Non pas Bishop Roggan, ni Great Bishop Roggan.)

ROGUE; rivière, tributaire de la rivière Hess, Yukon.

ROLLESTON; île, au nord-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

ROLLINGDAM; village et bureau de poste, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Rolling Dam.)

ROMAINE; rivière, se jette dans le bas du Saint-Laurent, en face des îles Mingan, comté de Saguenay, Québec.

ROOT; rivière coulant au sud-ouest dans le lac Seul, Kéwatin.

Root. Voir Carotte.

ROSAMOND; lac, au nord-ouest du township Rugby, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Rosamund.)

ROSE; île, située entre les îles Broughton et Robert, rivière St-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Grape ou Grass.)

ROSE; lac et rivière, aux sources de la rivière Nisutlin, Yukon.

ROSE; col, à la tête de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ROSEBUD; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

ROSEBUD; rivière, tributaire de la rivière Daim-Rouge, Alberta. (Non pas Arrowwood.)

ROSENFIELD; rocher, vers le nord-est de l'extrémité orientale de l'île Saturna, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Rosenfelt.)

ROSEVILLE; village, dans le comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Little ou South Miminigash, ni Minimegash.)

ROSS; île, entre les bras est et ouest du fleuve Nelson, Kéwatin.

ROSS; isthme et péninsule, dans la partie nord-est de l'isthme Franklin, Kéwatin. (Non pas James Ross.)

ROSS; lac, au sud de la station Stephen, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ROSS; lac, au nord-ouest du lac Affleck, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

ROSS; pic, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie Britannique.

ROSS; rivière, tributaire de la rivière Pelly, Yukon.

ROSSMORE; village, dans le township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

ROUGE; lac, township de Wolfe, comté de Terrebonne, Québec. (Non pas Lac de la Rouge.)

ROUGH; île, au nord-est de l'île Grenadier. fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Hamilton, ni Little.)

Rougie. Voir Salisbury.

Round. Voir Campbell.

Round. Voir Ghost.

Round. Voir Joubert.

Round. Voir Lacroix.

Round. Voir Skelton.

Rousseau. Voir Arosen.

ROUSSELET; île, au nord du lac Témiscaming, région deue Nipissing, Ont.

Roussin. Voir Arosen.

ROUTE; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

ROWAN; lac, au nord-est du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

ROWE; île, la plus au nord des îles du groupe Lizard, région d'Algoma, Ontario. (Non pas North Lizard.)

Rowes. Voir Roes.

ROWLEY; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

ROXBURG; établissement et bureau de poste, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas Roxborough.)

ROYAL; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Bathing.)

Royal George. Voir Myles.

Ruban. Voir Ribbon.

RUBY; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

RUBY; creek et montagne, à l'ouest du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

RUBY; montagne, à l'est du fleuve Columbia, entre les lacs Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RUDYARD; récif, à l'ouest de la pointe Queen, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

RUEL; batture, au sud-ouest de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Rugged. Voir Locke.

Rugged Island (havre). Voir Lockeport.

RUPERT; baie et rivière, région de Mistassini, Québec. Rupert-House, poste de la Cie de la Baie d'Hudson, à l'embouchure de la rivière.

RUSAGONIS; rivière et village, comté de Sunbury, Nouveau-Brunswick. (Non pas Rusagornis, ni Rushagornis.)

Rushagornis. Voir Rusagonis.

RUSSEL; ruisseau, tributaire de la Little-Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

RUSSEL; île et récif, au sud-est de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

RUSSELL; bras et pointe, côte nord-ouest du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

RUTH; île, havre de Nanoose, côte orientale de l'île de Vancouver, Colombie-Britannique.

RUTH; lac et rivière, à l'ouest de la rivière Nakina, et au sud de la montagne de Chikoida, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

RYCKMAN; village et bureau de poste, comté de Wentworth, Ontario. (Non pas Ryckman's Corners.)

Rykerts. Voir Bedlington.

S

SABLE; rivière, au sud-est de la pointe Chiefs, comté de Bruce, Ontario.

Sable. Voir Ausable.

SACHIGO; lac et rivière, tributaire de la rivière Severn, Kéwatin. (Non pas Achigo.)

Saskawatisi. Voir Sassawatisi.

SACRÉ-CŒUR-DE-MARIE; bureau de poste et village, township de Thetford, comté de Mégantic, Québec. (Non pas Sacré-Cœur de Marie.)

SADDLE; colline, au sud du chenal Satellite, île Vancouver, C.-B. (Non pas Arbutus.)

SADDLE; montagne, près du confluent du Stikine et de la rivière Anuk, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

SADDLE; montagne, au sud-est du mont Fairview, Alberta. (Non pas "The Saddle.")

SADDLEBACK; île, au nord-ouest du havre de Pritzler, détroit d'Hudson, Franklin.

SAGAMINNIS; lac, au sud-ouest du lac Wapikopa, rivière Winisk, Kéwatin.

SAGANAGA; lac, au sud du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Sahpoochaway. Voir Odei.

Sah-wah-mish-she. Voir Sawamisshe.

STE-AGNÈS-DE-DUNDEE; bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas Ste-Agnès, ni Ste-Agnès de Dundee.)

ST-ALEXANDRE; paroisse et station de chemin de fer, aussi Saint-Alexandre Station, bureau de poste, comté d'Iberville, Québec. (Non pas St. Alexander.)

ST. ANDREWS; village et bureau de poste, comté de Stormont, Ontario. (Non pas St. Andrews West.)

ST. ANDREWS; petite ville, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas St. Andrew's.)

ST. ANDREWS; village, comté d'Argenteuil, Québec. (Non pas St. Andrews East.)

STE-ANGÈLE-DE-RIMOUSKI; village, comté de Matane, Québec. (Non pas Ste-Angèle de Mercie.)

ST-ANN; baie, havre et village, comté de Victoria, Nouvelle-Ecosse.

ST-ANN; village, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Ste-Anne, ni St-Ann's.)

STE-ANNE-DE-BELLEVUE; village, comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas Ste-Anne de Bellevue, ni Ste-Anne du bout de l'Ile.)

STE-ANNE-DES-MONTS; village, comté de Gaspé, Québec. (Non pas Ste-Anne de Monts.)

Ste-Anne-de-Stukely. Voir Rochelle.

Sainte-Anne du bout de l'Ile. Voir Sainte-Anne-de-Bellevue.

ST-ANTHONY; lac, township de Skead, région de Nipissing, Ontario.

SAINT-ANTOINE-DE-PONTBRIAND; village, township de Thetford, comté de Mégantic, Québec. (Non pas Saint-Antoine de Pontbriand.)

ST-ANTOINE-DE-TILLY; village, comté de Lotbinière, Québec. (Non pas St-Antoine, Lotbinière.)

St-Antoine, Lotbinière. Voir Saint-Antoine-de-Tilly.

ST-AUGUSTIN; rivière, coulant vers le sud, dans le golfe du St-Laurent, comté de Saguenay, Qué. (Non pas St. Augustine.) Décision basée sur la priorité de publication.

ST-BERNARD-SUD; bureau de poste, comté de Saint-Jean, Québec. (Non pas St-Bernard, ni St. Bernard South.)

STE-BRIGIDE; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté d'Iberville, Québec. (Non pas Ste-Brigide d'Iberville.)

ST. CATHARINES; cité, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas St. Catherines.)

STE-CÉCILE-DE-MILTON; village, comté de Shefford Québec.

ST-CHARLES DE CAPLAN; village, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas St-Charles, Caplin.)

ST-CLAIR; lac et rivière, comtés d'Essex, Kent et Lambton, Ontario.

ST-COLUMBAN; village et bureau de poste, comté des Deux-Montagnes, Québec. (Non pas St-Colomban, ni St-Columbin.)

ST-CROIX; lac, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas St-Croix River lake.)

St. Croix. Voir Ponhook.

SAINT-CYR; mont, au nord du lac Quiet, Yukon.

ST-DAVID; village, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas St. David's.)

Ste. Emelie. Voir Ste. Emmélie.

Ste. Emilie. Voir Ste. Emmélie.

STE. EMMÉLIE; paroisse et village du comté de Lotbinière, Qué. (Non pas Ste. Emelie, ni Ste. Emilie.)

ST-ETIENNE-DE-BEAUHARNOIS; village et bureau de poste, comté de Beauharnois, Québec. (Non pas St-Etienne, ni St-Etienne de Beauharnois.)

ST-EUGÈNE; mission, sur la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

ST-FRANCIS; lac, comté de Beauce, et rivière coulant du lac qui traverse les comtés de Wolfe, de Compton, de Sherbrooke, de Richmond, de Drummond et d'Yamaska, et qui se jette dans le fleuve Saint-Laurent, au lac Saint-Pierre, Québec. Forme française autorisée, St-François.

STE. GENEVIÈVE; groupe d'îles, à l'est de Ste-Anne-de-Bellevue, comté de Jacques-Cartier, Québec.

ST-GEORGE; lac, à l'ouest du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas St. Georges's.)

St. George. Voir George.

St. George Port Daniel. Voir Port Daniel.

St. Grégoire. Voir Mont Johnson.

ST. HELEN; île, dans le Saint-Laurent, près Montréal, comté d'Hochelaga, Québec. (Non pas St. Helen's.) Forme française autorisée, Sainte-Hélène.

ST. HELENA; île, au nord-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Cherry, ni Goulbourne.)

ST-HENRI; village, comté de Lévis, Québec. (Non pas St. Henri Station.)

St. Henri Station. Voir St-Henri.

ST. HILARY; montagne, aux sources de la rivière Nordenskiöld, et au nord-ouest du lac Laberge, Yukon.

St-Jean Deschaillons. Voir Deschaillons.

ST. JOHN; île, lac Melville, région d'Ashuanipi, Québec. (Non pas St. Johns.)

ST. JOHNS; ville et comté, sur la rivière Richelieu, Québec. (Non pas St. John's.)

St. John; montagne, au sud-ouest de la baie Windigo, côté nord du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ont.

St-Joseph; village, au sud de Goderich, comté de Huron, Ontario.

St-Joseph d'Orléans. Voir Orléans.

St-Lambert; village, comté de Chambly, Québec. (Non pas St-Lambert, Chambly.)

St-Laurent; village, comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas St. Laurent, Montréal.)

St. Laurent, Montréal. Voir St-Laurent.

St. Lawrence; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

St. Margaret; baie, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, (Non pas St. Margarets.)

Ste-Marguerite; rivière, affluent du Saguenay, comtés de Saguenay et Chicoutimi, Québec. (Non pas St. Margaret.)

Ste-Marguerite. Voir Marguerite.

St-Martin; lac, au nord-est du lac Manitoba, Manitoba. (Non pas St. Martin's.)

St. Mary; baie et cap, comté de Digby, Nouvelle-Ecosse.

St. Mary; lac, township de Ridout, district de Muskoka, Ontario.

St. Mary; lac et rivière, tributaire de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Torrent.)

St. Mary; village, comté de Kent, Nouveau-Brunswick.

St. Mary; rivière, comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse.

St. Mary; rivière, tributaire de la rivière du Ventre, dans le midi de l'Alberta. (Non pas St. Mary's.)

St. Marys; petite ville et station de chemin de fer, comté de Perth, Ontario. (Non pas St. Mary's.)

St-Maurice; rivière et comté, Québec.

Ste. Monique; bureau de poste, comté des Deux-Montagnes, Québec. (Non pas Ste. Monique des Deux Montagnes.)

Ste. Monique des Deux Montagnes. Voir Ste. Monique.

St. Nicholas; pic, au nord du Mt. Gordon, montagnes Rocheuses, Alberta.

St. Nora; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario.

St-Onge; bureau de poste, près d'Embrun, comté de Russell, Ontaro.

St. Patrick's. Voir San Josef.

St. Paul; village et bureau de poste, comté de Kent, Nouveau-Brunswick. (Non pas St. Pauls.)

St. Paul. Voir Nuns.

St-Paul's Bay. Voir Bay St. Paul.

St. Peter; baie, rivière et station de chemin de fer, comté de Kings, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas St. Peter's, ni Head of St. Peter's Bay.)

St. Peter; île, dans la baie de Hillsborough, comté de Queens, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas St. Peter's.)

St. Piran; mont, à l'ouest de la station Laggan du Pacifique-Canadien, Alberta.

St-Raphael; village et bureau de poste, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas St. Rafael, ni St. Raphael West.)

St-Regis; village et bureau de poste, comté de Huntingdon, Québec. (Non pas St-Régis.)

St-Roch des Aulnaies; village, comté de l'Islet, Québec. (Non pas St-Roch des Aulnets.)

Ste-Rosalie; île, dans la rivière Ottawa, près de Montebello, comté d'Ottawa, Québec.

St-Sixte; lac et rivière, tributaire de la petite rivière Nation, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Sincique.)

St-Stanislas-de-Kostka; village et bureau de poste, comté de Beauharnois, Québec. (Non pas St-Stanislas.)

St. Stephen; petite ville, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas St. Stephens.)

Ste-Thérèse-de-Blainville; village et station de chemin de fer, comté de Terrebonne, Québec. (Non pas Ste-Thérèse, ni Ste-Thérèse de Blainville.)

St-Urbain-de-Chateauguay; paroisse, village et bureau de poste, comté de Chateauguay, Québec. (Non pas St-Urbain de Chateauguay, ni St-Urbain en haut.)

St-Valentin; village et bureau de poste, comté de St-Jean, Québec. (Non pas St. Valentine.)

Sakwatamau; rivière, tributaire de la rivière Athabaska. Alberta. (Non pas Eagle, ni Sa-kwa-ta-mow.)

Salem; village et bureau de poste, comté de Cumberland, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Salent.)

Salent. Voir Salem.

Salisbury; baie, comté d'Albert, Nouveau-Brunswick. (Non pas Rougie.)

Salmon; île, côte nord de la baie Big, comté de Hastings, Ontario.

Salmon; rivière, se jette dans la baie Big, comtés de Hastings et de Lennox, Ontario.

Salmon. Voir Kinonge.

Salmon. Voir Wicked.

Salt; pointe, péninsule de la Presqu'île, township de Brighton, comté de Northumberland, Ontario.

Salt. Voir Way.

Saltspring; île, sur la côte sud-ouest de l'île Vancouver, C.-B. (Non pas Amiral ou Chuan.)

Sand. Voir Desert.

Sand. Voir Hyndman.

Sanderson; pointe, côté ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sanderson. Voir Iononoaklin.

Sandy. Voir Pakwa.

SANDY-BEACH; lac, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

SANFORD; mont, au sud-ouest de la chaîne Snowdon, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

SANDRIGA; pic, dans les monts Valkyr, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SAN JOSEF; baie, près de l'extrémité nord-occidentale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas San Joseph, ni St. Patrick's.)

SAN MIGUEL; groupe d'îles, au large de l'entrée de l'anse Friendly, détroit de Nootka, île Vancouver, C.B.

Sapasook. Voir Sapasuk.

Sapasoose. Voir Sapasuk.

SAPASUK; lac, sur la ligne du Témiscamingue, nord-est du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas Sapasook, ni Sapasoose.)

SAPPHIRE; col, entre le Dôme et le mont Castor, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SARBACH; mont, au nord du col de Howse, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SARCEE; colline et réserve sauvage, sur la rivière du Coude, Alberta.

SASAGINAGA; lac, au nord-ouest de Cobalt, région de Nipissing, Ont. (Non pas Clear.)

SASAKWEI; lac, au sud-ouest du lac Peak, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Summit.)

Saskatchewan. Voir Turnagain.

SASKERAM; lac, à l'ouest du Pas, Kéwatin. (Non pas Indian Pearl Island lake.)

SASS; rivière, tributaire de la petite rivière Buffalo, au sud du Grand-Lac-de-l'Esclave. (Non pas Sass-tessi.)

SASSAGANAGA; lac, au nord-est du lac Témiscamingue, comté de Pontiac, Québec.

SASSAWATISI; lac, aux sources de la rivière Manuan, comté de Champlain, Québec. (Non pas Sackawatesie, ni Chisaouataisi.)

Sass-Tessi. Voir Sass.

SATASHA; lac, à l'ouest de la rivière Nordenskiöld, Yukon.

SATURN; rocher, au sud-ouest de la pointe de Greenough, comté de Bruce, Ontario.

SAUGEEN; péninsule, partie nord-occidentale du comté de Bruce, Ontario.

SAUGEEN; rivière, se jette dans le lac Huron, à Southampton, comté de Bruce, Ontario.

SAUGUM; ruisseau, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Six-mile.)

SAULT-AU-COCHON; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Saut de Cochon.)

SAULTEUX; rivière, se jette dans le Petit Lac de l'Esclave, dans le centre d'Alberta. (Non pas Sauteur, ni Sauteux.)

SAUNDERS; récif, près de la baie Misery, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Saut de Cochon. Voir Sault-au-Cochon.

Saut de Mouton. Voir Mille Vaches.

Sauteur. Voir Saulteux.

Sauteux. Voir Saulteux.

SAVANT; lac, au sud du lac Saint-Joseph, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

SAVAGE; île, au nord-est de la pointe Whitney, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Savage. Voir Upper Savage.

Savasse Berry. Voir Serviceberry.

SAWAMISSHI; lac, township de Stanhope, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Sah-wah-mish-she.)

SAWBACK; rangée de montagnes, à l'ouest de Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Sawbill. Voir Sheldrake.

SAWYER; col, à la tête de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SAXON; île, au sud de la pointe de Shute, comté de Bruce, Ontario.

Sayia. Voir Sayyea.

SAYUNEI; chaîne de montagnes, rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Sayunne.)

SAYYEA; ruisseau, tributaire de la rivière aux Liards, Yukon. (Non pas Sayia.)

SCALPING KNIFE; montagne, à l'est du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SCATARI; île, au large de la côte de l'île du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Scattarie, Scatarie, ni Scatory.)

SCHAFFER; mont, au nord-ouest du mont Biddle, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SCHIST; lac, au nord-ouest du lac Tawatinaw, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Schley Land. Voir Ellesmere.

SCHNARE; pointe, côte nord de la baie Sainte-Marguerite, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Snares.)

SCHNARR; lac, townships Melick et Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Schooner. Voir Miles.

SCHREIBER; pointe, au nord de l'île Kaien, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

SCORPION; île, groupe Lake Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

SCOTCH BONNET; île et poste de phare, à l'ouest de la Baie Wellington. (Big Sandy), comté de Prince-Edouard, Ont. (Non pas Egg Island.)

SCOTCHIE; récif, à South-Baymouth, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

SCOTSMAN; baie, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Scots, Scot's, ni Scotsman's.)

SCOTT; mont, près de la rivière Rapide, à l'est de la montagne Rabbit, région d'Abitibi, Québec.

SCOTT; pointe, côté nord de l'entrée de la baie du Doré, comté de Bruce, Ontario.

SCOUGALL; escarpement, au sud-ouest de la pointe McGregor, comté de Bruce, Ontario.

SCOUT; récif et pointe, au sud-ouest de l'île Burke, comté de Bruce, Ontario.

Scratching. Voir Morris.

SCROGGIE; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, Yukon.

SCUD; rivière, tributaire du Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

SEA; lac, township de Murchison, région du Nipissing, Ontario.

SEAL; anse, à l'extrémité septentrionale de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Seal. Voir Dog.

Seal. Voir Tisiriuk.

SEALION; montagne, au nord-est de Moberly, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SEAMAN; récif, à l'entrée de la baie de Wood, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

SEASHELL; rocher, à l'ouest de l'île Lyal, comté de Bruce, Ontario.

SEECHELT; inlet, au nord du détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Sechelt.)

SEELEY; village, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Seeley's Bay, ni Seely's Bay.)

Seepanock. Voir Sipanok.

SEGATIGA; ruisseau, tributaire de la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin.

SEGGEMAK; lac, au sud-est du lac Saganaga, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Black Bird.)

Segum Sega. Voir Kejimkujik.

SEKELMUN; lac, à l'ouest du lac Aishihik, Yukon.

SEKWI; ruisseau, canyon et montagne, rivière Gravel, en amont de la rivière Natla, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

SELBY; lac, à l'est du lac Anzhekumming, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Lynx.)

SELKIRK; poste de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, à l'embouchure de la rivière Lewes, Yukon. L'emplacement de l'ancien fort de la Cie de la Baie d'Hudson est sur la rive opposée. (Non pas Fort Selkirk.)

SELOUS; mont, entre les fourches de la rivière MacMillan, Yukon.

SELWYN; île, à l'ouest de la baie de Humboldt, lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

SELWYN; montagnes, à l'est du mont Dawson, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SELWYN; rivière, tributaire de la rivière Yukon, à l'ouest de la rivière Lewes, Yukon.

SEMENOF; buttes, au confluent des rivières Lewes et Big Salmon, Yukon. (Non pas Semenow.)

SEMIAMU; baie, à l'est de la baie Boundary, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Semiahmoo.)

SEPARATION; lac, rivière aux Anglais, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Sepewesk. Voir Sipiwesk.

SERPENTINE; lac, township d'Anstruther, comté de Peterborough, Ontario.

SERVICEBERRY; ruisseau, tributaire de la rivière Rosebud, Alberta. (Non pas Savasse Berry.)

SESEGANAGA; lac, à l'est du lac à l'Esturgeon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

SESIKINAGA; lac et rivière, à la tête des eaux de la rivière Wenesaga, Kéwatin.

Setidgi. Voir Sitidgi.

SETTING; lac et rivière, rivière aux Herbes, Kéwatin, (Non pas Net Setting, ni Puke-lowogein.)

SEUL, LAC; un grand lac sur la frontière septentrionale de la région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Lonely.)

Seven Acre. Voir Melville.

SEVEN ISLANDS (Usage anglais) SEPT ILES (Usage français); groupe d'îles, baie et poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, sur la côte nord du fleuve St-Laurent, comté de Saguenay, Qué.

Seven Pines. Voir Bass.

SEVERN; lac et rivière se jetant au sud de la baie d'Hudson, poste de la baie d'Hudson, à l'embouchure de la rivière Kéwatin. (Non pas Fort Severn Post.)

SEVIGNY; île, dans le fleuve Saint-Laurent, près Valleyfield, comté de Soulanges, Québec. (Non pas Petite île aux Cygnes.)

SHABOGAMA; lac et rivière, région d'Abitibi, Québec. (Non pas Shabokama.)

SHABUMENI; lac, au sud-ouest du lac du Chat, Kéwatin. (Non pas Shaboomene.)

Shad. Voir Shag.

SHAFT; pointe, baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

SHAG; baie et promontoire, aussi bureau de poste de la baie Shag, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Shad.)

SHAGAMU; lac et rivière, à l'ouest de la rivière Winisk, dans la partie sud-orientale du Kéwatin. (Non pas Shagamew, ni Shakaneh.)

SHAGANASH; île, au nord-est de la pointe Magnet, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Shakes; ruisseau, tributaire du fleuve Stikine, au sud de Glenora, Cassiar, Colombie-Britannique.

Shakespeare; île du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ont.

Shakwak; vallée, à l'ouest du lac Dezadeash, Yukon.

Shakaneh. Voir Shagamu.

Shallop; ruisseau, côte méridionale de l'île d'Anticosti, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Chaloupe, ni Jupiter Creek.)

Shallow; lac, entre les lacs Bernard et Tutshi, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Shallow. Voir Mennin.

Shallow. Voir Pakwash.

Shamattawa; rivière, tributaire de la rivière Winisk, dans la partie sud-orientale de Kéwatin. (Non pas Matawa, ni Sha-mat-tay-wah.)

Shamrock; escarpement, au sud-est de la pointe de Gatacre, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Shamus; rivière, se jette dans le lac Matchimanito, région d'Abitibi, Québec.

Shangoina; île, à l'est du cap Tonnerre, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Shannonville; village, dans le township de Tyendinaga, comté de Hastings, Ontario.

Shanly; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Shanley.)

Shantee. Voir McMahon.

Shanty. Voir McMahon.

Sharbau; île, à l'entrée sud de l'anse Rivers, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Sharban). Infirmation d'une décision précédente.

Sharp; lac, au nord-ouest de Cobalt, région de Nipissing, Ontario.

Sharp. Voir Jack.

Sharp Mt. (lac). Voir Elizabeth.

Shaughnessy; mont, au nord du mont Hermit, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Shawanaga; anse, rivière et township de la région de Parry-Sound, Ont. (Non pas anse Franklin ou baie Shawanaga.)

Shawatlan; lac et passage, au nord-est de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Shawatlans, ni Shoo-wah-tlans.)

Shawenegan; chutes, lacs, rivières, township et village, comté de St-Maurice, Québec. (Non pas Shawinigan, ni Shewanegan.)

Sheaffe; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Black Charlie, ni Brush.)

Sheak. Voir Sheek.

Shebeshekong; baie, ainsi que chenal entre l'île Franklin et la terre ferme, région de Parry-Sound, Ont.

Shecake; île, baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Shecatica. Voir Shekatika.

Shedlui. Voir Déception.

Sheehan; lac, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Shehea.)

Sheek; île, fleuve Saint-Laurent, à l'ouest de Cornwall comté de Stormont, Ontario. (Non pas Sheak, Sheek's, Sheik's, Shieck, ni Shieck's.)

Sheep; montagne et lac, à l'est de la rivière Tatonduck, Yukon.

Sheep; rivière, tributaire de la rivière Highwood, Alberta. (Non pas Sheep creek.)

Sheepshank. Voir Shesheeb.

Sheesheeb. Voir Shesheeb.

Sheffield Vault; ruisseau se jetant dans le chenal Minas, comté de Kings, N. E.

Shehea. Voir Shehan.

Sheik's. Voir Sheek.

Shekatika; baie, à l'ouest du détroit de Belle-Isle, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Shecatica.)

Shelburne; baie, comté, havre et petite ville, comté de Shelburne, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Shelburne Harbour.)

Shelburne Harbour. Voir Shelburne.

Sheldon; lac, township de Lutterworth, comté de Haliburton, Ontario. (Non pas Sheldon's.)

Sheldon; lac, sur la rivière Ross, aussi montagne entre les rivières Macmillan et Ross, Yukon.

Sheldrake; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Sawbill.)

Shell; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Esturgeon, au nord de Prince-Albert, Saskatchewan. (Non pas Shell river.) Aussi Shell Brook, bureau de poste.

Shemogue; havre et petite ville, comté de Westmoreland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Great Shemogue, ni Bristol.)

Shemong. Voir Chemung.

Sheogomoc. Voir Shogomoc.

Sheol; mont, à l'est du mont Aberdeen, Alberta.

Sherbrooke; cité et comté, Québec. (Non pas Sherbrook.)

Sherbrooke; ruisseau et lac, au nord-ouest de la station Hector, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Sherbrook.)

Sherbrooke; township, dans le comté de Haldimand, Ontario.

Sherbrooke; village, dans le comté de Guysborough, Nouvelle-Ecosse.

Sherringham; pointe, à l'ouest de l'inlet Sooke, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Sheringham.)

Sherwood; pointe, baie de la Presqu'île, township de Brighton, comté de Northumberland, Ontario. (Non pas Sherwood's.)

SHERWOOD SPRING; village et bureau de poste, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Sherwood Springs.)

SHESHEEB; baie et pointe, à l'est de la baie Black, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Sheesheeb, Shesheep, ni Sheepshank.)

Shesheinquann. Voir Shoshokwan.

SHESLAY; rivière, tributaire de la rivière Inklin, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

SHEZAL; canyon, rivière Gravel, en aval de la rivière Natla, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest.

Shictahawk. Voir Shiktahawk.

Shieck. Voir Sheek.

SHIELDS; débarcadère, bord occidental du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SHIKTAHAWK; rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean, comté de Carleton, Nouveau-Brunswick. (Non pas Schictahawk, ni Shikatehawk, ni Shikitihawk.)

SHINGWAK; lac, au nord du lac Cameron, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Pine.)

SHIP; escarpement, sur le chenal Owen, région de Manitouline, Ontario.

SHIP; île, au nord-est de la pointe Horse, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

SHIPPIGAN; havre, île et village, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Shippegan.)

SHOAL; pointe, baie de la Presqu'île, township de Brighton, comté de Northumberland, Ontario.

SHOE; île, au nord-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Shoemaker. Voir Ingall.

SHOGOMOC; lacs, et rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Sheogomoc, ni Shogamoc.)

SHOLIABAN; creek et station de pêche, à l'ouest du cap Mekattina, comté de Saguenay, Qué. (Non pas Choniaban, Souriban, ou Sourilaban.)

SHONGWASHU; lac, à l'est du lac Saganaga, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Shongwashoucheneibewin.)

Shookum. Voir Skookum.

Shoo-wah-tlans. Voir Shawatlan.

SHOSHOKWAN; lac, et rivière tributaire de l'Ottawa supérieur, comtés de Pontiac et Montcalm, Québec. (Non pas Shoshoquon, ni Shesheinquann.)

Shotbolts. Voir Gonzales.

Shoulie. Voir Shulie.

Shoushwap. Voir Shuswap.

SHUBENACADIE; lac, comtés d'Halifax et de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Grand, ni Shubenacadie Grand.)

SHULIE; rivière et village, comté de Cumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Shoulie.)

SHUSWAP; lac, rivière et station de chemin de fer, district de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas Shoushwap, ni Spallumcheen river.)

SHUTE; pointe, côte est de la baie de Stokes, comté de Bruce, Ontario.

SIBBALD; ruisseau, tributaire du ruisseau Jumping-pound, Alberta méridional.

SIBELL; baie, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

SIBERT; pointe, à l'entrée sud-est du havre de Pine-Tree, comté de Bruce, Ontario.

Sicannie Chief. Voir Sikanni Chief.

SIDNEY; township, dans le comté de Hastings, Ontario.

SIFFLEUR; rivière, tributaire de la Saskatchewan, Alberta.

SIFTON; lac, au sud du lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec.

SIFTON; montagne, chaîne Hermite dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SIFTON; montagnes, à l'ouest du lac Laberge, Yukon.

Siggia. Voir Haven.

SIKANNI CHIEF; rivière, tributaire de la rivière Fort-Nelson, régions de Cassiar et de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Sicannie Chief.)

SILVER; lac, situé en partie sur le côté est du township Pettypiece, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Manitou.)

Silver. Voir Lowes.

SILVERHORN; mont, au nord du lac à l'Arc, Alberta méridional.

SILVER SALMON; rivière, tributaire de la rivière Nakina, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

SIMCOE; escarpement et pointe, à l'entrée de la baie Providence, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

SIMCOE; île, à l'ouest de l'île Wolfe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Gage.)

SIMILKAMEEN; rivière, région de Yale, Colombie-Britannique. (Non pas South Similkameen.)

SIMMONS; ruisseau, tributaire de la rivière Stewart, en aval du ruisseau Scroggie, Yukon.

Simms. Voir Sims.

SIMON; baie et pointe, à l'entrée du havre de Greenough, comté de Bruce, Ontario.

SIMON; lac, au sud du lac Obaska, district d'Abitibi, Québec.

SIMPSON; montagnes et lac, entre les rivières au Liard et Frances, Yukon.

SIMPSON; rocher, groupe Southgate, détroit de la Reine-Charlotte, Colombie-Britannique.

SIMPSON TOWER; montagne, à l'ouest du lac Frances, Yukon. (Non pas Simpson's.)

SIMS; baie et île, baie South, région de Manitouline, Ontario, (Non pas Simms.)

Sincique. Voir St-Sixte.

SINKUT; ruisseau, et lac le long de la ligne télégraphique, au sud de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Tsinkut.)

SIPANOK; chenal entre les rivières Carotte et Saskatchewan, Saskatchewan. (Non pas Seepanok, ni Seepanock.)

SIPIWESK; lac, au nord du lac de la Traverse, fleuve Nelson, Kéwatin. (Non pas Sepewesk.)

SIR DONALD; montagne, glacier et chaîne de montagnes dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SIR SANDFORD; mont, près de la tête de la rivière Gold, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SIR WILLIAM; île, à l'ouest de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

SISIPUK; lac, sur le fleuve Churchill, Kéwatin et Saskatchewan. (Non pas Duck.)

SISTERS; îles, à l'est de la pointe Fair et au nord-ouest de l'île Gordon, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

SITIDGI; lac, au nord du lac Grand Ours, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Setidgi.)

SIWITI; rocher, havre de Blunden, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Six-mile. Voir Saugum.

Sixteen Mile. Voir Oakville.

SIXTY; ruisseau, branche du ruisseau Henderson, Yukon.

SIXTYMILE; rivière, tributaire du fleuve Yukon, Yukon.

Skaloo. Voir Skelu.

SKEENA; fleuve, se jette dans l'océan Pacifique, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Skena.)

SKELTON; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Big, ni Round.)

SKELU; inlet, île Graham, îles de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Skaloo.)

Skena. Voir Skeena.

SKIDEGATE; chenal et inlet, entre les îles Graham et Moresby, groupe des îles de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

SKINNER POND; village, comté de Prince, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas Skinner's Pond.)

Skirmish. Voir Wild Horse.

SKOOKUM; lac, township Galbraith, région de l'Algoma, Ont. (Non pas Shookum.)

SLATE; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

SLATE; col, entre la source de la rivière Klondike et celle de la rivière McQuesten, Yukon.

SLAUGHENWHITE; pointe, au nord-est du havre Head, baie Sainte-Marguerite, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Oakland.)

SLEEPY; rivière, se jette dans le lac Obaska, région d'Abitibi, Québec.

SLOCAN; lac, rivière et petite ville, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Slocan City.)

Slocoh. Voir Sloko.

SLOKO; inlet, lac, montagne et rivière, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Slocoh.)

Small. Voir Little Bow.

SMALL DUCK; ruisseau, tributaire du ruisseau Rock, fleuve Klondyke, Yukon.

Small Trout. Voir Meggisi.

SMART; mont, à l'ouest du mont Bonney, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SMITH; creek, tributaire du bras sud de la rivière Brazeau, Alberta central.

SMITH; pointe sud-occidentale de l'île Cockburn, région de Manitouline, Ontario.

SMITH; rocher, dans le chenal Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

Smith. Voir Wynott.

Smith's. Voir Riall.

SMITHS FALLS; petite ville et jonction de chemin de fer, comté de Lanark, Ontario. (Non pas Smith's Falls.)

SMOKE; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

SMOKE; pointe, dans la baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Smoke. Voir Aubrey.

Smoke. Voir Hickey.

SMOKEHOUSE; île, au nord de la pointe Chiefs, comté de Bruce, Ontario.

SMOOTHROCK; lac, au sud du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

SMOOTHROCK; lac, au nord-ouest du lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario. (Non pas Smooth Rock Island lake.)

SNAKE; île, au nord de l'île Cedar, baie de Quinté, comté de Hastings, Ontario.

SNAKE; île, en dehors de la baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Lighthouse.)

Snake. Voir Bloomfield.

Snake. Voir Fox.

Snake. Voir McCallum.

Snake. Voir Matheson.

Snares. Voir Schnare.

SNIDER; bureau de poste, comté de Halton, Ontario (Non pas Snider's Corners.)

Snider's Corners. Voir Snider.

Snow-Cap; montagne, dans la région du bas Stikine, à l'ouest, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Snowdon; chaîne de montagnes, au sud-est du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Snowslide; ruisseau, tributaire du ruisseau du Caribou, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Snowy; montagne, à l'est du fleuve Stikine, près de la courbe, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Soda; ruisseau, se jette dans une des branches supérieures du ruisseau de Hunker, Yukon.

Soladite; vallée, à l'est de la rivière Ice, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sogakwa; portage, à la source de la rivière Pizustigwan, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

Solmes; île, à l'est de l'île Télégraphe, baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Solmesville; bureau de poste et village, dans le township de Sophiasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Solomons Temples; îles, au nord de l'île Charlton, baie James, Ungava, (Non pas Solomon Temple.)

Somass; rivière, qui se jette à la tête du canal Alberni, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Somas, Somos, Sumas, ni Sumass.)

Somerset; île, au nord de la péninsule Boothia, Franklin. (Non pas North Somerset.)

Sonora; îles, entre le chenal d'Okisollo et celui de Nodales, région de la Côte, Colombie-Britannique. C'est la partie septentrionale de ce qu'on appelait autrefois l'île Valdes.

Sophiasburg; township, dans le comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Sophiasburgh.)

Soskumikia; lac, élargissement de la rivière Nottaway, région d'Abitibi, Québec.

Soulanges. Voir Dondaine.

Source; lac, dans le parc Algonquin-National, Ontario.

Souriban. Voir Sholiaban.

Sourilaban. Voir Sholiaban.

Souris; rivière, tributaire de l'Assiniboine, Manitoba et Saskatchewan.

Souris; petite ville, comté de Kings, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas East Souris.)

South; baie, près de l'extrémité sud-est de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Manitoulin Gulf.)

South. Voir Algernon.

South. Voir Koksoak.

South. Voir Prince Edward.

Southampton; village, à l'embouchure de la rivière Saugeen, comté de Bruce, Ont.

South Bay. Voir Prince Edward.

South Baymouth; emplacement de ville, île Manitouline, région de Manitouline, Ont.

South Br. Highwood R. Voir Stimson Creek.

South Br. Little river. Voir Flemming brook.

South Duck; rivière, se jette dans la baie aux Canards, lac Winnipigosis, Manitoba. (Non pas Duck River South.)

Southern Indian; lac, sur la rivière Churchill, Kéwatin. (Non pas Indian ou South Indian.)

Southesk; rivière, tributaire de la rivière Brazeau, Alberta. (Non pas Southesk Branch.)

South Joggins. Voir Joggins.

South Mya. Voir Mya.

South Nation; rivière, arrose les comtés de Grenville, de Dundas, de Stormont, de Russell et de Prescott, et se jette dans l'Ottawa. (Non pas Little Nation, Nation, ni Petite Nation.)

South Porpoise. Voir Lulu.

South Rideau River. Voir Kemptville Creek.

South Similkameen. Voir Simi lkameen.

Southwest; baie, dans le lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

Southwest; pointe, île d'Anticosti, comté de Saguenay, Québec. (Non pas South West.)

Soyers; lac, township de Minden, comté de Haliburton, Ontario.

Spallumcheen. Voir Shuswap.

Spar; lac, au sud du lac Séparation, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Sparrow; île, au sud-ouest de l'île Stovin, groupe de Brook, fleuve St-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Spearing; montagne, au nord de la rivière Tulameen, région de Yale, C. B.

Spectacles; îles, (2), au nord de l'île Wolfe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario.

Spectacles; rochers, à 1 mille ½ à l'ouest de Gananoque, fleuve St-Laurent, comté de Leeds, Ont.

Spencer; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta.

Spicer; havre et île, côté nord du détroit d'Hudson, Franklin.

Spike; pic, au nord-est de Moberly, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Spillimacheen; mont et rivière, tributaire du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Spill En Mee Chene, ni Spillimichene.)

Spilsbury; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Spire; île et récif, au sud de la pointe Frederick, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Spirit; ruisseau, tributaire de la rivière Wild-Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

SPIRIT; rivière, tributaire de la rivière La-Paix, à l'est de Dunvegan, Athabaska. (Non pas Ghost.)

SPIT; promontoire, extrémité occidentale de l'île Howe, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario.

SPLIT; cap, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Splitt.)

SPLIT; lac, sur le fleuve Nelson, Kéwatin.

SPONG; île, au nord-est de la pointe Whitney, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

SPRINGER; pointe, côté méridional de l'île Sonora, région de la Côte, Colombie-Britannique.

SPRINGHILL; établissement, à l'ouest de Frédéricton, Nouveau-Brunswick.

SPRINGHILL; village, comté de Compton, Québec. (Non pas Spring Hill.)

SPROAT; mont, au nord du lac Upper-Arrow, Kootenay occidental, Colombie-Britannique.

SPRUCE GROVE; bureau de poste, à l'ouest d'Edmonton, Alberta. (Non pas Spruce Grove.)

SQUARE; baie, à l'est de la pointe Dominion, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

SQUARE; creek, affluent du chenal Minas, comté de Kings, N.-E. (Non pas Square Cove Brook.)

Square. Voir Squire.

Squaw. Voir Brock.

SQUIRE; pointe, ruisseau Call, entre le détroit Johnstone et l'inlet Knight, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Square.)

Squirrel. Voir Footprint.

SRIGLEY; baie, côté sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

STAFFORD; rocher, au nord de l'île Western-Duck, région de Manitouline, Ontario.

Stainforth. Voir Staniforth.

STAKE; ruisseau, se jette dans le lac Quiet, Yukon.

STANAWAN; lac, au sud-ouest du lac Dinorwic, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Grassy lake.)

STANIFORTH; pointe, à l'entrée du canal de Gardner, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Stainforth.)

STANLEY; mont, dans les monts Valkyr, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

STANLEY; île, dans le fleuve Saint-Laurent, près Summerstown, comté de Glengarry, Ontario. (Non pas Craigs.)

STANLEY; rivière, tributaire de la rivière Tatshenshini, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

STANLEY; village, comté de York, Nouveau-Brunswick, (Non pas Stanley Village.)

STANLEY CORNERS; bureau de poste, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Stanley's Corners.)

STANLEY MILLS; bureau de poste, comté de Peel, Ont. (Non pas Stanley's Mills.)

Stanley Village. Voir Stanley.

STANZHIKMI; lac, à l'ouest du lac Tawatinaw, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

STAPLEDON; île, à l'est de l'île Lelu, près de l'entrée du passage North Skeena, région de la Côte, Colombie-Britannique.

STAR; ruisseau, branche du ruisseau de Hunker, Yukon.

STARNESBORO; bureau de poste, comté d'Huntingdon, Québec. (Non pas Starnesborough.)

STARR; ruisseau, tributaire de la rivière Pelly, entre les rivières Hoole et Ketza, Yukon.

Starvation. Voir Strawberry.

STAVE; île, groupe Navy, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Big Stave.)

STEELE; ville, région de Kootenay, Colombie-Britannique, Station de chemin de fer du même nom à 7 milles au sud de la ville. (Non pas Fort Steele.)

STEEP; ruisseau, tributaire de la rivière Beaverfoot, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

STEEPBANK; rivière, se jette dans le lac Claire, Alberta, (Non pas Steep Bank, ni Steep-bank.)

STEEPROCK; rivière, se jette dans le lac Winnipigosis, extrémité nord, Manitoba. (Non pas Steep Rock.)

STEEVENS; île, au nord de l'île Green, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Cariboo, ni Little Green.)

Stelako. Voir Stellako.

STELLA; village, le long de la ligne télégraphique, près de l'embouchure de la rivière Stellako, région de Caribou, Colombie-Britannique.

STELLAKO; rivière, qui relie le lac Français au lac Fraser, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Stelako.)

STEPHEN; lac, au nord du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

STEPHEN; mont, et station de chemin de fer, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Stephens. Voir Navy.

Sterling. Voir Stirling.

STEVENS; ruisseau, au nord du lac Whatshan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

STEVENS; île, groupe Southgate, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Stevens. Voir Navy.

STEWART; canyon, rivière Cascade, montagnes Rocheuses, Alberta.

STEWART; lac, à l'ouest de la station de Parrywood, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

STEWART; rivière, tributaire du fleuve Yukon, Yukon.

STEWART; rocher, dans le chenal Owen, région de Manitouline, Ontario.

Stewart. Voir Stuart.

Stikine; fleuve, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Stickeen, ni Stikeen, etc.)

Stimson; ruisseau, tributaire de la rivière Highwood, Alberta. (Non pas South Branch of Highwood R.)

Stimukoktok; cap, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

Stirling; lac et village, dans le sud-est de l'Alberta. (Non pas Sterling, ni Eighteen Mile lake.)

Stittville; village, bureau de poste et station de chemin de fer, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Stittsville.)

Stokes; baie et rivière, comté de Bruce, Ontario.

Stone. Voir Mirond.

Stoneburgh; anse, dans la baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Stoneburgh's.)

Stonecliff; gare et village, comté de Renfrew, Ont. (Non pas Rockliffe.) Amendement d'une décision antérieure, la Poste et le chemin de fer ayant changé de nom pour éviter toute confusion avec "Rockliffe," près Ottawa.

Stonehouse. Voir Glengarry.

Stoney; ruisseau, aussi Stoney Creek, village, comté de Wentworth, Ontario. (Non pas Stony.)

Stony; ruisseau, tributaire de la rivière M'Clintock, Yukon.

Stony; îlot, au nord de Kincardine, comté de Bruce, Ontario.

Stony; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario.

Stony; pointe, au nord de la pointe Corbay, région de Manitouline, Ontario.

Stony; pointe, dans la baie de la Presqu'île, township de Brighton, comté de Northumberland, Ontario. (Non pas Stoney.)

Stony. Voir Barrie.

Stony. Voir Blake.

Stony. Voir Stoney.

Stonyplain; bureau de poste, à l'ouest d'Edmonton, Alberta. (Non pas Stony Plain.)

Stoplog; lac, township de Burleigh, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Stop Log.)

Storm; ruisseau, tributaire de la rivière Highwood, Alberta.

Storm; mont, au nord du mont Ball, Alberta et région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Stormy; lac, township de Glamorgan, comté de Haliburton, Ontario.

Stovel; pic, au sud de la baie Talaha, lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Stovin; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Picnic, ni Refugee.)

Straggle; lac, township de Harcourt, comté de Haliburton, Ontario.

Straight. Voir Opinaka.

Stranger; lac, au sud-ouest du lac Kimmewin, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Stratford; township, comté de Wolfe, Québec.

Stratharbo; établissement, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Strathabo.)

Strathcona; île, à l'ouest de l'inlet de Crooks, côte nord du détroit d'Hudson, Franklin.

Strawberry; île, dans le lac Simcoe, comté d'Ontario, Ontario. (Non pas Starvation.)

Stuart; lac et rivière, tributaire de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique. (Non pas Stewart, ni Stuart's.)

Stupart; baie, côte méridionale du détroit de Hudson, Ungava.

Sturgeon. Voir Namew.

Sturgeon. Voir Nemei.

Sturgeon-Weir; rivière, coulant du nord dans le lac Cumberland, Sask. (Non pas Sturgeon.)

Sucker. Voir Gladys.

Sucker. Voir Nemeibennuk.

Sugar. Voir Mulcaster.

Sugarbush; lac, township d'Addington, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Sugar Bush.)

Sugarloaf; montagne, près du fleuve Stikine, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Sullivan; butte, au nord de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sullivan; mont, à l'ouest du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Sullivan; lac, au sud de la rivière Bataille, Alberta, (Non pas Sullivan's)

Sulphur; ruisseau, tributaire de la rivière Indian, Yukon.

Sumac. Voir Robert.

Sumach. Voir Everest.

Sumas; lac, bureau de poste, jonction de chemin de fer et rivière, au sud de la rivière Fraser, région de New-Westminster, Colombie-Britannique. (Non pas Sumass.)

Sumass. Voir Somass.

Sumass. Voir Sumas.

Summit; lac, au sud du lac Bernard, Cassiar, Colombie-Britannique.

Summit; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Summit. Voir Sasakwei.

Sunday; lac, township Rowell, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Sunday; mont, à l'ouest de l'extrémité septentrionale du lac Laberge, Yukon.

Sunday; pic, à l'est du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Sunshine; ruisseau, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sunshine; lac, au nord-est du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Surge; étroits, à l'entrée du chenal d'Okisollo, côté oriental, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Surprise; lac, à l'est du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Kusiwah.)

Surprise; lac, au sud du lac Onamakawash, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

Surprise; mont, à l'ouest de l'extrémité septentrionale du lac Laberge, Yukon.

Surveyor; île, située en face de la baie Bucks, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ont. (Non pas Surveyor's.)

Suskwa; rivière, tributaire de la rivière Bulkley, près Hazelton, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Bear, ni Susqua.)

Sutherland; rivière, tributaire de la rivière Inverness, au sud du Petit-Lac-de-l'Esclave, dans le centre de l'Alberta.

Sutil; cap, à l'entrée occidentale du chenal Goletas, côte septentrionale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Commerell.)

Sutton; lac, au nord de la rivière Ekwan, Kéwatin. (Non pas Sutton Mill Lake.)

Swan; île, dans le fleuve Columbia, entre les lacs Upper et Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Swan; rivière, se jette dans le Petit-Lac-de-l'Esclave, vers le nord, dans le centre de l'Alberta.

Swanzy; montagne et glacier, à l'est du mont Bonney, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sweathouse; ruisseau, tributaire de la rivière Little Smoky, Alberta. (Non pas Sweat House.)

Swede; ruisseau, tributaire du Yukon, en amont de Dawson, Yukon.

Swede; île, au nord-est de la baie de l'Esturgeon, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

Sweet Herb. Voir Wekusko.

Swiss; pics, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Sylvia-Grinnell; rivière, se jette dans la baie de Frobisher, Franklin.

Syndicate; lac, à l'ouest du lac Manitou, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Syringa; ruisseau, tributaire du fleuve Columbia, au sud du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

T

Tabasintac. Voir Tabusintac.

Tabasokwia; rivière, tributaire de la rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

Tabisintac. Voir Tabusintac.

Tabusintac; rivière et village, comté de Northumberland, Nouveau-Brunswick. (Non pas Tabasintac, ni Tabisintac.)

Taché; station de chemin de fer, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Tachick; lac, le long de la ligne télégraphique, au sud de la rivière Nechako, région de Caribou, Colombie-Britannique.

Tacho. Voir Tatsho.

Tackle; ruisseau, tributaire de la rivière Wild-Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Tadoussac; township et village, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Tadousac.)

Tagish; lac et bureau de poste, à l'est du lac Bennett, Yukon.

Tahltan; lac et rivière, tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Tahte. Voir Nisling.

Taibi; lac, au sud du lac Mattagami, région d'Abitibi, Québec.

Takakkaw; chutes, rivière Yoho, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Takipy. Voir Kississing.

Takhini; rivière, tributaire de la rivière Lewes, Yukon.

Taku; bras du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

Taku; fleuve, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Taku. Voir Graham.

Talaha; baie, bras de Taku du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Talbot; lac, township Redditt, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

Tallan; lac, township de Chandos, comté de Peterborough, Ontario. (Non pas Tallan's.)

Tallon; ruisseau, tributaire de la rivière Beaverfoot, au sud-est de la station de Leanchoil, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Taltmain; lac, au sud de la rivière Pelly inférieure, Yukon.

Tamagaming. Voir Timagami.

Tangamong; lac, township de Lake, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Tangamongue.)

Tangier; havre, île, lac et petite ville, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Tangier Grand Lake.)

Tantalus; butte, près du confluent des rivières Lewes et Nordenskiöld, Yukon.

Tanzilla; rivière, tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Tar; île, à l'est de Rockport, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

TARTE; baie, dans le bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Tasheigama. Voir Asheigamo.

TASHKA; rapides, sur la Winisk supérieure, en amont de la rivière Tabasokwia, Kéwatin.

TASIN; montagnes, rivière Stewart supérieure, Yukon.

TASSO; lac, township de Finlayson, région du Nipissingue, Ontario.

Tasurak. Voir Payne.

TATCHUN; rivière, tributaire de la rivière Lewes, entre les rapides Rink et Five-Finger, Yukon. (Non pas Tatchum.)

Tatiki. Voir Tattiki.

Tatlahco. Voir Tatlayako.

TATLAYAKO; rivière, tributaire de la rivière Bella Coola, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Tatlahco, ni Tatlayoo.)

Tatlayoo. Voir Tatlayako.

TATONDUK; rivière, tributaire du fleuve Yukon, Yukon. (Non pas Tatonduc.)

TATSHENSHINI; rivière, tributaire de la rivière Alsek, région de Cassiar, Colombie-Britannique et Yukon.

TATSHO; ruisseau, tributaire de la rivière Tanzilla, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

TATSHO; montagne, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tacho, ni Eightmile.)

TATTIKI; baie, dans le bras de Taku du lac Tagish, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tatiki.)

TAWATINAW; lac et rivière, dans la partie orientale de la région de la rivière La-Pluie, Ontario.

TAWATINAW; rivière, se jette dans la rivière Athabaska, près d'Athabaska Landing, Alberta.

TAWINA; rivière, tributaire de la rivière Silver Salmon, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

TAXES; rivière, tributaire de la rivière Miramichi, comté de York, Nouveau-Brunswick. (Non pas Taxis, ni Taxous, ni Texas.)

Taxis. Voir Taxes.

Taxous. Voir Taxes.

TAY; rivière, tributaire de la rivière Pelly, Yukon.

TAYE; lac, au sud-est des lacs Hutshi, Yukon.

TAYLOR; île, au sud de Port Dover, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Dover, ni Taylor's.)

TAYLOR; récif, baie Misery, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

TAYSEN; lac, au nord-ouest du lac Ruth, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Tchork-back. Voir Chorkbak.

TEA; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

TEAL; lac, sur la rivière aux Herbes, Kéwatin.

TECUMSEH; anse, île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

TEGGAU; lac, au sud-est du lac Winnange, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Clearwater.)

TELEGRAPH; ruisseau, tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

TELEGRAPH; île et détroits, dans la baie de Quinté, comtés de Hastings et de Prince-Edouard, Ontario.

TELEGRAPH CREEK; village, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

TELKWA; rivière, tributaire de la rivière Bulkley, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tel-kwa, ni Telqua.)

Temagami. Voir Timagami.

Temiscaming. Voir Timiskaming.

Témiscamingue. Voir Timiskaming.

Temiskaming. Voir Timiskaming.

TEMPEST; lac, au nord du lac Surprise, région de la Baie du Tonnerre, Ontario.

TEMPLE; mont, à l'est du mont Lefroy, Alberta.

Tenants. Voir Terence.

Tenecape. Voir Tennycape.

TENNY; cap, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Teny.)

TENNYCAPE; rivière et village, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Tenycape, ni Tenecape.)

TEN PEAKS; vallée, à l'est du mont Temple, Alberta. (Non pas Désolation, ni Lonely.)

Tent. Voir Peel.

Teny. Voir Tenny.

Tenycape. Voir Tennycape.

TERENCE; bassin, baie, rivière et rocher, aussi établissement et bureau de poste de Terence Bay, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Tennants bay, ni Turner bay, ni Turnerbay rock.)

TERESA; île, dans le lac Atlin, Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Goat.)

TERMINAL; pic, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Green peak.)

TERRACE; arête, sur la rivière Porc-Epic, au nord-est du mont Dewdney, Yukon.

TERRAHINA; ruisseau, tributaire de la rivière Nakina, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Terra Heena.)

TERRY; pointe, à l'entrée sud-est du havre de Johnston, comté de Bruce, Ontario.

Tesaycau. Voir Tesekau.

TESEKAU; lac, élargissement du cours inférieur de la rivière Marten, région de Mistassini, Québec. (Non pas Tesaycau.)

TESLIN; lac et rivière, dans la partie sud du Yukon. (Non pas Hootalinqua, ni Teslin-too.)

Tesse-Cleves. Voir Klewi.

TETAGOUCHE; rivière, comté de Gloucester, Nouveau-Brunswick. (Non pas Teteagouche, ni Tête à Gouche).

Teteagouche. Voir Tetagouche.

TÉTREAUVILLE; bureau de poste, comté de Laval, Québec. (Non pas Tétreaultville.)

Texas. Voir Taxes.

THE BEEHIVE; montagne, à l'ouest du lac Louise, Alberta.

THE BISHOPS; chaîne de montagnes, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THE DOME; montagne, au nord-est du mont Bonney, chaîne des Selkirks région de Kootenay, Colombie-Britannique.

The Elbow. Voir Elbow.

The Goat's Looking Glass. Voir Agnes.

The Golden Ears. Voir Blanshard.

THE KNOB; montagne, près du fleuve Stikine, au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Knob.)

The Lake. Voir Cobb.

Thelew. Voir Thelon.

THELON; rivière, tributaire de la rivière Dubawnt, Mackenzie. (Non pas Ark-e-leenik, ni Thelew.)

THE MITRE; montagne, à l'est du mont Lefroy, Alberta.

THE MONARCH; montagne, au sud-ouest du mont Bourgeau, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THE NARROWS; dans la baie South, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

THE NEEDLES; étroits, dans le lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THE OVERLOOK; montagne, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THE PAS; poste de la Cie de la Baie-d'Hudson et bureau de poste, près de l'embouchure de la rivière aux Carottes, Kéwatin.

THE PRESIDENT; montagne, au nord du mont Emerald, montagnes Rocheuses, Colombie-Britannique. Ainsi nommée d'après le président de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

THE PUNTS; île, groupe lac Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

THE RAMPART; arête, entre le mont Afton et le Dôme, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THE RIDGE; barre, dans le chenal Owen, région de Manitouline, Ontario.

The Saddle. Voir Saddle mountain.

The Stragglers. Voir Wenkchemna.

THE STEEPLES; montagnes, à l'est de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

THETFORD; village, township et station de chemin de fer, comté de Mégantic, Québec. (Non pas Thetford Mines, station et village.)

THE THREE GUARDSMEN; montagnes, au sud du lac Aishihik, Yukon.

THE VICE-PRESIDENT; montagne, chaîne du Président, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Angle Peak.) Ainsi nommée d'après le vice-président de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien.

THE WART; butte, à l'embouchure du fleuve Koksoak, Ungava.

THIBAULT; batture, s'étend au sud de l'île Manitouline, jusqu'à l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario.

THIBERT; ruisseau, à l'extrémité nord du lac Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

THIRTY-ONE-MILE; lac, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Grand Lac des Commissaires.)

THISTLE; ruisseau, tributaire du fleuve Yukon, en amont de la rivière White, Yukon.

THISTLE; récif, baie du Portage, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Thleweechodezeth. Voir Backs.

THOM; montagne, au nord de Dartmouth, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Tom.)

THOMAS; baie et pointe, près de South-Baymouth, région de Manitouline, Ontario.

THOMAS; rivière, se jette à l'extrémité nord du lac Frances, Yukon. (Non pas Too-tlas.)

Thomasine. Voir Tomasine.

THOMPSON; anse, à l'est du cap Spencer, comté de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

THOMPSON; mont, au nord-ouest du lac à l'Arc, Alberta. (Non pas Thompson's.)

THOMSON; lac, township de Lake, comté de Hastings, Ontario. (Non pas Thomson's.)

THOR; mont, à l'ouest du lac Upper-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Thorn. Voir Maple.

THREE FORK; rivière, se jette dans le lac Wabiggoon, du côté du sud, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

THREEHILLS; ruisseau, au nord du ruisseau Kneehills, Alberta. (Non pas Three Hills.)

THREEMILE PLAINS; bureau de poste et village, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Three Mile Plains.)

THREEMOUNT; baie et pointe, à l'est de la baie McIntyre, lac Nipigon, région de la Baie du Tonnerre, Ont. (Non pas Three Mount ou Three Mountain.)

THREEPOINT; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, et montagne, Alberta méridional.

THREEPOINT; lac, sur la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Nistowasis.)

Thron-diuck. Voir Klondike.

THRUMCAP; batture, à l'entrée du havre d'Halifax, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse.

Thumb. Voir Galena.

THUNDER; lac, au nord du lac Wabigoon, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

THURLOW; township, dans le comté de Hastings, Ontario.

THWARTWAY; île du groupe de l'Amiralty, fleuve St-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Leak, ni Leek.)

Tiahn. Voir Tian.

TIAN; pointe, île Graham des îles de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas *Tiahn.*)

Ticouabi. Voir Tikuape.

TIDDS; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

TIDE; lac, rivière aux Anglais, en aval du lac Maynard, région de la rivière La-Pluie, Ontario.

TIDE; rocher, groupe Southgate, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Tiernan. Voir Ogoki.

TIGER; ruisseau, tributaire de la rivière des Quinze, comté de Pontiac, Québec.

TIGONANKWEINE; chaîne de montagnes, rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Tigonankwene.)

Tikonabi. Voir Tikuape.

TIKUAPE; bureau de poste et rivière, comté du Lac Saint-Jean, Québec. (Non pas Ticouabi, ni Tikonabe, ni Tikouabi, ni Tikouape, ni Tikouapee.)

Til-e-i-tsho. Voir Tillei.

TILLEI; lac, au nord du lac Frances, Yukon. (Non pas Til-e-i-tsho.)

TILLSONBURG; petite ville, comté d'Oxford, Ontario. (Non pas Tilsonburg.)

TIMAGAMI; lac, région du Nipissingue, Ontario. (Non pas Tamagaming, ni Temagami.)

TIMBER; baie, et batture de la Baie Timber, côté méridional de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

TIMISKAMING; lac, région de Nipissing, Ontario, et comté de Pontiac, Québec. (Non pas Temiscaming, Témiskaming, ni Témiscamingue.)

TINSON; pointe, île Gabriola, détroit de Georgie, région de New-Westminster. (Non pas Rocky.)

TINTINA; vallée, au centre du Yukon. Dépression du sol où coulent successivement les rivières Pelly, Kalzas, Stewart et Klondike, et s'étendant jusqu'au fleuve Yukon.

TISIRIUK; lac, se jette dans la rivière Leaf, Ungava. (Non pas Seal Lake.)

Tlet-tlan-a-tsoots. Voir Finlayson.

TOBERMORY; havre, à l'extrémité nord-ouest de la péninsule de Saugeen, comté de Bruce, Ontario.

TOD; ruisseau et anse, dans l'anse Saanich, île de Vancouver, Colombie-Britannique.

TODMAN; récif, à l'embouchure de la baie de Thomas, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Todnustook. Voir Tulnustuk.

TOKUMM; ruisseau, au sud du mont Deltaform, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TOLMIE; récif, entre Kincardine et la pointe Clark, comté de Bruce, Ontario.

Tom. Voir Thom.

TOMASINE; rivière, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Thomasine, ni Tomassino.)

TOMKINSON; pointe, canal d'Ursula, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Tomkinsin.)

TOMLINSON; pointe, havre de Blunden, détroit de la Reine-Charlotte, région de la Côte, Colombie-Britannique.

TONKAWATLA; rivière, tributaire du fleuve Columbia, Colombie-Britannique. (Non pas Tonca Watla.)

Toochi. Voir Tutshi.

TOO-FLAT; ruisseau, tributaire du fleuve Klondike, Yukon.

Toohoolitas. Voir Tuhulitas.

Toolnustook. Voir Tulnustuk.

TOO-MUCH-GOLD; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

Too-las. Voir Thomas.

Tooya. Voir Tuya.

TOPHAM; mont, au sud-est du mont Macoun, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TORCH; rivière, se jette dans le lac Cumberland, dans la partie orientale de Saskatchewan. (Non pas Big Sturgeon.)

Tornait. Voir Newton.

Torrent. Voir St. Mary.

TORRES; chenal, entre les îles Teresa et Copper et la côte occidentale du lac Atlin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas West Channel, Torres straits, ni Tory inlet.)

TORTUE; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Fall.)

Tortue. Voir Orme.

Troy. Voir Torres.

TOTOGAN; lac, au nord de la rivière Kanuchuan, rivière Winisk supérieure, Kéwatin.

TOWER; ruisseau, tributaire de la rivière St-Mary, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TOWER; pic, au nord du lac Quiet, Yukon.

TOWER OF BABEL; montagne, à l'est du lac Moraine, Alberta.

TOWINCUT; creek et montagne, au sud du lac Cowichan, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Nixon.)

TOYEHILL; bureau de poste, comté de Dundas, Ontario. (Non pas Toy's hill.)

TRACY; ruisseau et bureau de poste, à l'est de la rivière Kootenay, au nord de Steele, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TRADE; lac, sur la rivière Churchill, en amont de la rivière Reindeer. (Non pas Island.)

TRADING; lac, township de Ridout, région de Muskoka, Ontario.

TRAFFIC; mont, au nord des lacs Pelly, Yukon.

Trail. Voir Chungo.

TRAVERS; lac de, aux sources de la rivière Saint-Maurice, comté de Champlain, Québec.

TREMAYNE; baie, dans la partie méridionale de l'île Digby, havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique.

TRENT; rivière, se jette dans la baie de Quinté, à Trenton, comtés de Northumberland et d'Hastings, Ontario.

TRENTON; ville, à l'extrémité occidentale de la baie de Quinté, comté d'Hastings, Ontario.

TRIANGLE; lac, au sud-est du lac Nipigon, région de la baie du Tonnerre, Ontario.

TRIDENT; pointe, sur la côte nord de la baie de Quinté, comté d'Hastings, Ontario. (Non pas Long.)

TRIVET; pointe, partie septentrionale de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique.

TRODELY; île, au nord de l'île Charlton, baie James, Ungava. (Non pas Little Charlton.)

TROLLTINDER; mont, au sud du mont Balfour, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TROUGHTON; île, groupe lac Fleet, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

TROUT; ruisseau, branche du ruisseau McDame, rivière Dease, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Trout. Voir Buntzen.

Trout. Voir Hayes.

TRUDA; pics, chaîne Hermite, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TSETELUI; rivière, aux sources de la rivière Kakuchuya, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tseteloui.)

Tshensagi. Voir Chensagi.

TSICHU; rivière, tributaire de la rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Tsi-Choo.)

Tsinkut. Voir Sinkut.

TUCK; inlet, étroits et pointe, au nord du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Tuck's.)

Tudjakdjuan. Voir Résolution.

Tudjakdjudusirn. Voir Gabriel.

TUHULITAS; entrée, au nord de la baie Cyrus Field, Franklin. (Non pas Toohoolitas.)

TULAMEEN; montagne, fleuve et village, dans la région de Yale, Colombie-Britannique.

TULIP; ruisseau, à l'est du lac Lower-Arrow, région de la Côte, Kootenay, Colombie-Britannique.

TULNUSTUK; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Todnustook, ni Toolnustook.)

TUMMEL; rivière, tributaire de la rivière Pelly, Yukon.

TUN; île, baie Blind, comté d'Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Tuns.)

TUNAGAMIK; lac, aux sources de l'Ottawa, comté de Joliette, Québec.

TUNNUSSAKSUK; pointe, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

TUPPER; montagne et glacier, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Turn. Voir Dryad.

TURNAGAIN; pointe, à l'entrée de la baie Lynx, lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Saskatchewan.)

TURNER; mont, à l'est du fleuve Stikine et au nord de la rivière Iskut, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Turner. Voir Terence.

TURNING; île, près de la pointe sud de l'île Cove, à l'entrée de la baie Georgienne, comté de Bruce, Ontario.

TURQUOISE; lac, à l'est du mont Balfour, Alberta.

TURTLE; pointe, partie septentrionale de l'île Gil, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Turtle. Voir Jarvis.

TUSKET; île et village, comté de Yarmouth, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Great Tusket Island.)

TUSTLES; lac, au nord du lac Frances, Yukon. (Non pas Tus-tles-tu.)

Tutchi. Voir Tutshi.

TUTEUSHETA; ruisseau, tributaire de la rivière Tahltan, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tuteshita.)

TUTSHI; lac et rivière, au sud-est du lac Bennett, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Toochi, ni Tutchi.)

TUTTLE; pointe, à l'entrée de la baie de Stupart, détroit de Hudson, Ungava.

TUVALIK; village sauvage, côte occidentale de la baie d'Ungava, Ungava.

TUYA; lac, et rivière tributaire du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas Tooya.)

TUZO; montagne, à l'est de la montagne Deltaform, chaîne à l'Arc des montagnes Rocheuses, régions d'Alberta et de Kootenay, Colombie-Britannique.

Twelve Mile. Voir Bronte.

TWELVE O'CLOCK; pointe, à l'entrée orientale du canal de Murray, township de Murray, comté de Northumberland, Ontario.

TWILIGHT; lac, au sud-ouest du lac Cliff, région de Kénora, Ontario.

TWIN; chutes, dans le haut de la rivière Yobo, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Twin. Voir Dunsmuir.

Twin. Voir Vrooman.

TWIN SISTERS; îles, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

TWITYA; rivière, tributaire de la rivière Gravel, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Twityeh.)

TWO-BIT; creek, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

TWO RIVERS; lac, dans le parc Algonquin-National, région de Nipissing, Ontario.

TYEE; lac et station télégraphique, le long de la ligne, près de la rivière Bulklay, régions de Cassiar et de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Long.)

TYENDINAGA; township, dans le comté de Hastings, Ontario.

TYERS; rivière, tributaire de la rivière Frances, près du lac Frances, Yukon.

TYNE; pointe, baie Departure, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

U

Uibvaksoak. Voir Uinaksoak.

UINAKSOAK; cap, côte orientale de la baie d'Ungava, Ungava. (Non pas Uibvaksoak.)

UNAHINI; rivière, tributaire de la rivière Tatshenshini, Yukon.

Unaminnikan. Voir Manomin.

UNGAVA; baie, partie nord-orientale du Canada.

UNGER; île, dans la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Napanee, comté de Lennox, Ontario. (Non pas Unger's.)

UPHILL; lac, au nord-est du lac Manitou, région de Kénora, Ontario. (Non pas Moonshine, ni Kasakacheweiwak.)

Upinnakaw. Voir Opinnagau.

UPPER-ARROW; lac, élargissement du fleuve Columbia, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Upper Bow. Voir Bow.

Upper Emerald. Voir Yoho.

Upper Kootanie. Voir Duncan.

UPPER LAHAVE; village, comté de Lunenburg, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Upper La Have.)

Upper Manitou. Voir Anzhekumming.

UPPER SAVAGE; îles, à l'est de l'île Big, détroit d'Hudson, Franklin. (Non pas Savage.)

Upper White Fish. Voir Jarvis.

URD; pic, dans les monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

URSULA; chenal, à l'est de l'île Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

URSUS MAJOR; mont, chaîne Hermite, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

URSUS MINOR; mont, chaîne Hermite, dans les Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

UTO; pic, près du mont sir Donald, dans la chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

V

VALDES; île, dans la partie méridionale du détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

Valdes. Voir Maurelle, Quadra et Sonora. Des arpentages récents ont établi que le nom de Valdes désignait trois îles, dénommées chacune comme ci-dessus, et le nom primitif a été rejeté pour éviter la répétition.

VALHALLA; montagnes, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Val Halla.)

VALKYR; montagnes, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Valkyriur.)

VALLEYVIEW; bureau de poste au nord de Wapella, Saskatchewan. (Non pas Valley View.)

VALOIS; village, comté de Jacques-Cartier, Québec. (Non pas Valoisville.)

Valoisville. Voir Valois.

VAN BUREN; île, au nord-est de l'île Tar, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

VANCOUVER; ruisseau, tributaire de la rivière McQuesten, Yukon.

Van Hooven. Voir Van Houten.

VAN HORNE; ruisseau et glacier, chaîne des Selkirks, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

VAN HOUTEN; ruisseau, à l'est du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Van Hooven.)

VANSITTART; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

VAUDREUIL; baie, station de chemin de fer, rapides, bureau de poste et village, aussi Vaudreuil Station, bureau de poste, comté de Vaudreuil, Québec. (Non pas Dorion.)

VAUX; glacier et mont, au nord-est de la station de Leanchoil, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

VERMILION; baie et station de chemin de fer, lac à l'Aigle, région de Kenora, Ontario. (Non pas Vermillion.)

Vermilion. Voir Pink.

Vermilion. Voir Red.

VERNEY; passage, entre les îles Hawkesbury et Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

VERTE-VALLÉE; bureau de poste, comté de Vaudreuil, Québec. (Non pas Green Valley.)

VERTICAL; mont, à l'est de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

VICTORIA; glacier et montagne, chaîne à l'Arc des montagnes Rocheuses, Alberta, et région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Mt. Green.)

VICTORIA; île, Franklin. (Des parties de cette île ont été désignées sous les noms de "Victoria Land", "Prince Albert Land," et "Wollaston Land."

VICTORIA; île, groupe Brock, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Mile.)

VIGILANT; île, sur le côté nord du havre de Prince-Rupert, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Bacon.)

VIGILANT; rocher, à l'est des battures de Grantham, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

Village Bélanger. Voir Bélanger.

Village Richelieu. Voir Richelieu.

VILLANOVA; bureau de poste, comté de Norfolk, Ontario, (Non pas Ville Nova.)

VINGOLF; montagne, à l'ouest du lac Slocan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

VIOLADALE; village, bureau de poste, division électorale de Marquette, Manitoba. (Non pas Viola Dale.)

VOLCANO; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, Alberta méridional.

VOLUNTEER; langue de terre, entre les pointes Walker et Birch, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

VON WILCZEK; vallée, sur la rivière Lewes, en amont de de la rivière Pelly, Yukon.

VROOMAN; îles, anse de McGregor, comté de Bruce, Ontarion. (Non pas Twin.)

VULTURE; col, entre les monts Gordon et Olive, montagnes Rocheuses, Alberta.

Vulture. Voir Winnange.

W

Waagan. Voir Wagan.

Waagoosh. Voir Waugush.

WABAKIMI; lac, au nord-ouest du lac Smoothrock, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

WABAMUN; lac, au sud de Ste-Anne, dans le centre de l'Alberta. (Non pas White Whale.

WABANONI; rivière, se jette dans le lac Obaska, dans la région d'Abitibi, Québec. (Non pas Wabinoni.)

Wabasca. Voir Wabiskaw.

Wabaskoutyunk. Voir Kempt.

WABASKUS; lác, au sud-est du lac Abitibi, comté de Pontiac, Québec.

WABASSI; ruisseau, township de Templeton, comté d'Ottawa, Québec.

WABI; baie et ruisseau, à la tête du lac Témiscamingue, Ontario.

WABIGOON; lac et rivière, station de chemin de fer, région de Kénora, Ontario. (Non pas Wabigwunn.)

Wabigwunn. Voir Wabigoon.

Wabinoni. Voir Wabanoni.

WABINOSH; baie, lac et rivière, côté ouest du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

WABISHKOK; lacs, au sud du lac Kisseynew, Kéwatin.

WABISKAW; lacs et rivière, au nord-est du Petit-Lac-de l'Esclave, Alberta. (Non pas Wabiscaw, ni Wabasca.)

WADDELL; baie, baie de Frobisher, Franklin. (Non pas Dyer Sound.)

WADOPI; ruisseau, tributaire du cours supérieur de la rivière Winisk, en amont de la rivière Tabasokwia, Kéwatin.

WADSWORTH; lac, township de Tudor, comté de Hastings, Ontario.

WAGABKEDEI; lac, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

WAGAN; rivière, tributaire de la rivière Ristigouche, comté de Madawaska, Nouveau-Brunswick. (Non pas Waagan.)

WAGOSH; baie et récif, près de la pointe Pulpwood, île Cockburn, région de Manitouline, Ontario. (Non pas Wahgoosh.)

Waywabeya. Voir Wagwabika.

WAGWABIKA; lac, aux sources de la Lièvre, comté de Saint-Maurice, Québec. (Non pas Wagwabeya.)

Wahbiquekoling. Voir Wakwekobi.

Wahcomatagaming. Voir Wakomata.

Wahgoosh. Voir Wagosh.

Wahnapitae. Voir Wanapitei.

Wahquekobing. Voir Wakwekobi.

Wahwanichi. Voir Wakonichi.

WAIATT; baie, chenal d'Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Wi-yat, ni Wyatt.)

Wai-nusk. Voir Winisk.

WAINWRIGHT; bassin, entre l'extrémité sud-est de l'île Kaien et la terre ferme, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Wakamagaming. Voir Wakami.

WAKAMI; lac, rivière et station de chemin de fer, région de Sudbury, Ontario. (Non pas Wakamagaming.)

WAKEKAM; baie, au sud-est du détroit de Wales, détroit de Hudson, Ungava.

Wakinichi. Voir Wakonichi.

WAKOMATA; lac, au nord du township de Gould, région d'Algoma, Ont. (Non pas Clear, ni Wahcomatagaming.)

WAKONICHI; lac, au sud du lac Mistassini, région de Mistassini, Québec. (Non pas Wahwanichi, ni Wakinichi.)

WAKWEKOBI; lac, township Day, région d'Algoma, Ont. (Non pas Wahbiquekobing, ni Wahquekobing.)

WALBRAN; pointe, extrémité septentrionale de l'île Loretta, canal de Dévastation, région de la Côte, Colombie-Britannique.

WALES; cap, île et détroit, côte sud du détroit de Hudson, Ungava. (Non pas Prince of Wales.)

WALKEM; îles, détroit de Johnstone, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Pender.) On a adopté ce nom pour éviter le double, car il y a une île plus au sud du nom de Pender.)

WALKER; ruisseau, au nord de la rivière Sixtymile, près de la frontière internationale, Yukon.

WALKER; pointe, côte sud de l'île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

WALKER; bureau de poste, comté de Middlesex, Ontario.

WALKHOUSE; baie et pointe, au nord-est de l'île Inner-Duck, région de Manitouline, Ontario.

WALLACE; île, à l'est de l'île Lynedoch, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

WALLACE; mont et rivière, au sud du Petit-Lac-de l'Esclave, au centre de l'Alberta.

WALLACE; rocher, près de South-Baymouth, région de Manitouline, Ontario.

WALLBRIDGE; pointe, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

WALLENGER; ruisseau, tributaire de la rivière Wild-Horse, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WALL-EYE; lac, au sud du lac Eagle, région de Kénora, Ontario.

WALLIS; pointe, havre de Nanoose, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

WALSH; lac, au nord du lac Rosamond, région de Kénora, Ontario.

WALTERS; pointe, côté nord du chenal d'Okisollo, région de la Côte, Colombie-Britannique.

WALTON; rivière et village, comté de Hants, Nouvelle-Ecosse. (Non pas La Tête, ni Petite.)

WANAPITEI; lac, station de chemin de fer et rivière, région de Sudbury, Ontario. (Non pas Wahnapitae.)

WANDERER; batture, au sud-ouest de l'île Lyal, comté de Bruce, Ontario.

WANIPIGOW; rivière, se jette dans le lac Winnipeg, côté est, Manitoba. (Non pas Hole.)

WANOGU; lac, sur la limite septentrionale du township de Ledger, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario. (Non pas Wanogooh.)

WAPAGEISI; lac, à l'est du lac Anzhekumming, région de Kénora, Ontario.

Wapateehk. Voir Waputik.

WAPAWEKKA; lac et chaîne de collines, au sud-est du lac La Ronge, Saskatchewan centrale. (Non pas Bear lake, ni Great Bear Sand Hills.)

WAPIABI; ruisseau, tributaire de la branche sud de la rivière Brazeau, dans le centre de l'Alberta. (Non pas Grave.)

Wapichtigow. Voir Wapishtigau.

Wapikik. Voir Kapikik.

WAPIKOPA; lac et rivière, cours supérieur de la rivière Winisk, Kéwatin.

WAPISHTIGAU; ruisseau, tributaire de la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Wapichtigow.)

WAPITOTEM; rivière, entre les lacs Attawapiskat et Weibikwei, Kéwatin.

Wapoos. Voir Wapus.

Wapoose. Voir Wapus.

WAPTA; glacier, lac et montagne, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Wapta. Voir Cataract.

Wapta. Voir Kicking Horse.

Wapta. Voir Yoho.

WAPUS; lac et rivière, au nord du lac Kakagi, région de la rivière La-Pluie, Ontario. (Non pas Wapoose.)

WAPUS; lac et rivière, côté est du lac Reindeer, dans le centre de la Saskatchewan. (Non pas Wapoos.)

WAPUSANAN; lac, cours supérieur de l'Ottawa, au nord du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

WAPUSTAGAMU; lac, sur la branche occidentale de la rivière Saint-Augustin, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Wapustagamoo.)

WAPUTIK; montagnes et neiges perpétuelles, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Wapateehk, Wap-ut-teehk, Waputehk, ni Waputtehk.)

WARD; baie, dans le lac Aylmer, comté de Wolfe, Québec. (Non pas Ward's.)

WARD; inlet, baie de Frobisher, Franklin. (Non pas A. H. Ward.)

WARD; lac, township Rattray, région du Nipissingue, Ont.

WARDNER; village, sur la rivière Kootenay, au sud de la rivière Bull, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WARE; ruisseau, tributaire de la rivière aux Moutons, Alberta méridional.

WARE; montagne, au nord-ouest du mont Hoffman, Alberta méridional.

WARK; chenal, côté nord-est de la péninsule de Tsimpsean, aussi île, à l'entrée du chenal, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Work.)

WARK; île, au nord-est de l'île Princess-Royal, région de la Côte, Colombie-Britannique.

WARK; montagne, près de la tête de l'inlet Saanich, île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Big Saanich, ni Work.)

Wark; pointe, dans le havre de Victoria, Colombie-Britannique. (Non pas Warke, ni Work.)

Warner; baie et pointe, à l'est de la pointe Hopkins, comté de Bruce, Ontario.

Warpath; rivière, se jette dans le lac Winnipeg, côté occidental, Manitoba. (Non pas War Path.)

Warren; île, au sud de l'île Beament, comté de Bruce, Ontario.

Warwick; cap, extrémité orientale de l'île Résolution, Franklin. (Non pas Résolution.)

Wasawakasik; lac, sur le fleuve Churchill, en aval de la rivière Nemei, Saskatchewan.

Washademoak; rivière, tributaire du fleuve Saint-Jean, comté de Queens, Nouveau-Brunswick. (Non pas Washademoac, ni Washedemoak.)

Washagami; rivière, tributaire de la rivière Ekwan, Kéwatin. (Non pas Washegummy.)

Washagomis; lac, au sud du lac Shabumeni, Kéwatin. (Non pas Lower Clearwater.)

Washedemoak. Voir Washademoak.

Washegummy. Voir Washagami.

Washeibemaga; lac, au sud-est du lac Saganaga, région de Kénora, Ontario. (Non pas Kawasheibemagagamak.)

Washeka; lac, cours supérieur de l'Ottawa, comté de Pontiac, Québec. (Non pas Waskega.)

Washi; lac, sur la rivière Albany, à l'est du lac Makokibatan, dans le sud-est du Kéwatin. (Non pas Lake of the Narrows.)

Washikuti; baie et rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Washsheecootai.)

Washimeska; rivière, comté du lac Saint-Jean, Québec. (Non pas Ouasiemska, ni Wassienska.)

Washmawapta; glacier, à l'est du mont Helmet, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Washsheecootai. Voir Washikuti.

Waskahigan; rivière, tributaire de la petite rivière Smoky, Alberta.

Waskaiowaka. Voir Waskatowaka.

Waskatowaka; lac, aux sources de la petite rivière Churchill, Kéwatin. (Non pas Waskaiowaka.)

Waskega. Voir Washeka.

Waskik; lac, au sud-ouest du lac Sipiwesk, Kéwatin. (Non pas Waskiktepigo.)

Waskiktepigo. Vor Waskik.

Waskwatim. Voir .Wuskwatim.

Wasp; lac, township Reddit, région de Kénora, Ontario.

Wassienska. Voir Washimeska.

Waswanipi; poste de la Cie de la Baie-d'Hudson, lac et rivière, tributaire de la rivière Nottaway, région d'Abitibi, Québec.

Watch; île, au nord de l'île Hill, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Watcheesho. Voir Watshishu.

Watchi; lac, au nord-est du lac Reader, Kéwatin. (Non pas Mountain.)

Waterfall; vallée, aux sources de la rivière Yoho, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Waterton; lac et rivière, dans le midi de l'Alberta. (Non pas Chief Mountain lake, ni Kootenai river.)

Watsheeshoo. Voir Watshishu.

Watshishu; rivière, comté de Saguenay, Québec. (Non pas Watcheeshoo, ni Watsheeshoo.)

Watson; île, entre l'extrémité méridionale de l'île Kaien et la terre ferme, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Watson; station de chemin de fer, côteau, rivière et vallée, au nord du lac Bennett, Yukon

Watt; station de chemin de fer, comté de Charlotte, Nouveau-Brunswick. (Non pas Watt Junction.)

Watt Junction. Voir Watt.

Waughs; rivière, comté de Colchester, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Waugh's.)

Wauguash. Voir Kaniapiskau.

Waugush; lac, township Spragge, région d'Algoma, Ont. (Non pas Waagoosh.)

Wave. Voir Wavy.

Wavy; lac, au nord de la rivière Bataille, Alberta. (Non pas Wave.)

Waweig; lac, au nord-ouest du lac Wabinosh, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

Wawiag; rivière, aux sources de la rivière Maligne, régions de Kenora et de la Baie-du-Tonnerre, Ontario. (Non pas Kawawiagamak.)

Wawong; lac, près du lac Windigokan, à l'est du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

Way; pointe, au sud-ouest de la pointe Potter, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Salt.)

Wayagamak; lac, comté de Champlain, Québec. (Non pas Wayagamack.)

Weaver; ruisseau, tributaire de la rivière Moyie, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Wedding; rivière, tributaire de la rivière Bell, région d'Abitibi, Québec.

Wedge; île, à l'est de l'île Dokis, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

Wedge; pointe, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

Wedlock; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

Weenisk. Voir Winisk.

Weese; ruisseau, township de Brighton, comté de Northumberland, Ontario. (Non pas Weese's.)

WEGGS; cap, du côté sud du district d'Hudson, Ungava.

WEIBIKWEI; lac, à la source de la rivière Winisk, Kéwatin sud-oriental. (Non pas Pepisquew, ni Winisk.)

Weir. Voir Footprint.

Weir. Voir Hennigar.

WEISEIENO; lac, près du lac Manitou, région de Kénora, Ontario.

WEKUSKO; lac, rivière aux Herbes, à l'est du lac aux Roseaux, Kéwatin. (Non pas Herb, ni Sweet Herb.)

WELCOME; lac, township de Lawrence, comté de Haliburton, Ontario.

WELLAND; rivière, comté de Welland, Ontario. (Non pas Chippewa.)

WELLANDPORT; bureau de poste, comté de Lincoln, Ontario. (Non pas Welland Port.)

WELLER; baie, près de l'extrémité occidentale de la baie de Quinté, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Weller's.)

WELLESLEY; lac, à l'ouest de la rivière White, Yukon.

WELLINGTON; baie et village, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Big Sandy bay.)

WELLS; batture, au sud-est du récif de Lyal, comté de Bruce, Ontario.

WELSH; escarpement, au nord de la pointe Scott, comté de Bruce, Ontario.

WEMISTAGOSEW; rivière, une des branches supérieures de la rivière Waswanipi, région d'Abitibi, Québec.

WENASAGA; rivière, se jette dans le lac Seul, Kéwatin.

Wendigokan. Voir Windigokan.

WENKCHEMNA; pics, chaîne à l'Arc, montagnes Rocheuses, Alberta, et région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Désolation Range, ni "The Stragglers.")

Wepiskow. Voir Burntwood.

WESKETAHIN; village, près de l'embouchure de la rivière Unahini, Yukon.

WESLEMKOON; lac, comté d'Addington, Ontario.

WEST; baie, extrémité occidentale du lac Evans, région d'Abitibi, Québec.

WEST; rivière, comté de Bonaventure, Québec. (Non pas West Port Daniel.)

WEST; rivière, comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. (Non pas West River de Pictou.)

WEST; rivière, tributaire de la rivière Fraser, en amont de Quesnel, région de Caribou, Colombie-Britannique.

West. Voir Nelson.

West. Voir Torres.

WEST ARROWWOOD; ruisseau, tributaire de la rivière à l'Arc, Alberta méridional. (Non pas West Arrowwood.)

West Bélanger. Voir Bélanger.

WESTBORO; bureau de poste et station estivale, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Westborough.)

WESTBOURNE; baie, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin.

West Dog Head. Voir Whiteway.

WEST DUCK; récif, au nord-ouest de l'île Western-Duck, région de Manitouline, Ontario.

WESTERN; rivière, se jette dans le golfe Coronation, Mackenzie. (Non pas Black's Western.)

WESTERN DUCK; île, groupe Duck, région de Manitouline, Ontario.

West Fox. Voir Fox.

West McGillivray. Voir McGillivray.

West Niskitogisew. Voir Kiskitto.

West Port Daniel. Voir West.

West River of Pictou. Voir West.

West Road River. Voir Blackwater.

WEST SISTER; batture, au sud de l'île Yeo, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

West Winisk. Voir Asheweig.

WETETNAGAMI; lac et rivière, tributaire de la rivière Opawika, région d'Abitibi, Québec.

WETTIGO; lac, au sud du lac Nemiskau, région d'Abitibi, Québec.

WEYMONTACHI; village sauvage, à l'embouchure de la rivière Manuan, dans le haut de la rivière Saint-Maurice, Québec. (Non pas Weymontachingue.)

WHALE; rivière, se jette dans la baie d'Ungava, Ungava.

WHALEBACK; mont, aux sources de la rivière Yoho, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Whalesback.)

WHALER; baie, col Active, détroit de Georgie, région de New-Westminster, Colombie-Britannique.

WHARTON; havre, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin.

WHATSHAN; lacs et rivière, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WHEATON; rivière, se jette dans le lac Bennett, du côté de l'ouest, Yukon.

WHEATON VAULT; ruisseau, se jette dans le chenal Minas, comté de King, Nouvelle-Ecosse.

WHEELER; mont, chaîne Purity, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WHEELER; récif, au sud-ouest de l'île Kitchener, région de Manitouline, Ontario.

WHETSTONE; lac, township de Lake, comté de Hastings, Ontario.

WHIPPLE; mont, à l'est de la courbe du fleuve Stikine, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

WHITE; falaise, au nord-est de la pointe Hungerford, île Manitouline, région de Manitouline, Ontario.

WHITE; mont, au nord du lac Atlin, Yukon.

WHITE; col, à la tête de la rivière Skagway, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

WHITE; rivière, tributaire du fleuve Yukon, en amont de la rivière Stewart, Yukon.

WHITE; détroit, côte septentrionale du détroit d'Hudson, Franklin.

White. Voir Ketch.

WHITE BEAR; baie, au nord-est de la baie Markham, détroit d'Hudson, Franklin.

WHITE BEAR; lac et rivière, aux sources de la rivière Gatineau, comté de Champlain, Québec.

White Bear. Voir Cassels.

WHITECLAY; lac, rivière Ogoki, à l'est du lac Whitewater, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

Whitefish. Voir Meacham.

Whitefish Spawning. Voir Chukuni.

White Goat. Voir Cline.

WHITEGOOSE; rivière, tributaire de la rivière Migiskan, en aval du lac Paskagama, région d'Abitibi, Québec.

WHITE GROUSE; ruisseau, à l'est du lac Whatshan, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WHITEHORSE; petite ville et rapide, rivière Lewes, en aval du canyon de Miles, Yukon. (Non pas White Horse.)

WHITE MAN; col, dans les montagnes Rocheuses, Alberta et région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas White Man's.)

White Mud. Voir Frenchman.

WHITEROCK; bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas White Rock Mills.)

White Rock Mills. Voir Whiterock.

WHITES; bureau de poste, comté de Kings, Nouvelle-Ecosse. (Non pas White's Corner.)

WHITES; bureau de poste et station de chemin de fer, comté d'Huntingdon, Québec. (Non pas White's, ni bureau de poste de White's Station.)

White's. Voir Geikie.

WHITESAND; lac et rivière, se jette à l'extrémité septentrionale du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

WHITESAND; bureau de poste et rivière, dans le sud-est de la Saskatchewan. (Non pas White Sand.)

White's Corner. Voir Whites.

White's Station. Voir Whites.

WHITESTONE; lac, au nord du lac du Chat, Kéwatin. (Non pas White Stone.)

WHITESTONE; rivière, tributaire de la rivière Tatshenshini, Yukon sud-occidental.

WHITESWAN; rivière, se jette à l'extrémité sud du lac Teslin, région de Cassiar, Colombie-Britannique. (Non pas White Swan.)

WHITEWAY; pointe, côte occidentale de l'entrée nord des étroits du lac Winnipeg, Manitoba. (Non pas Dog's Head, ni West Dog Head.)

White Whale. Voir Wabamun.

WHITLEY; baie, au nord-ouest de la baie de Bourgoyne, détroit d'Hudson, Ungava.

WHITNEY; lac, township Smellie, région de Kénora, Ontario.

WHOLDAIA; lac, élargissement de la rivière Dubawnt, Mackenzie, Territoires du Nord-Ouest. (Non pas Wholdiah.)

WHYMPER; mont, au nord-ouest de la montagne Storm, montagnes Rocheuses, Alberta.

WHYMPER; mont, près de la source de la rivière Chemainus, île Vancouver, Colombie-Britannique.

Whymper. Voir Kiwetinok.

WHYTE; mont, à l'ouest du lac Louise, Alberta.

WIACHUAN; rivière, se jette dans le golfe Richmond, Ungava. (Non pas Wiachewan, ni Wiachouan.)

WICKED; pointe, township d'Athol, comté de Prince-Edouard, Ontario. (Non pas Salmon.)

WICKENS; lac, township Britton, région de Kénora, Ontario.

WICKSTEED; rocher, au sud-est de l'île Dead, à l'entrée du havre Key, baie Georgienne, région de Parry-Sound, Ontario.

WIGWASAN; lac, à l'ouest du lac Bukemiga, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

WIGWASIKAK; lac, au nord-ouest du lac du Chat, Kéwatin. (Non pas Birch.)

WIKWASKOPAUK; lac, au nord-ouest du Grand Lac Victoria, région d'Abitibi, Québec.

WILCOX; lac, rivière aux Anglais, région de Kénora, Ontario.

WILD; creek, côte ouest de l'île de Fitzwilliam, région de Manitouline, Ontario.

WILD HORSE; rivière, tributaire de la rivière Kootenay, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Skirmish.)

WILLARD; lac, au nord du lac du Faucon, région de Kénora, Ontario.

WILLIAMS; baie, côté sud du lac Seul, région de Kénora, Ontario.

WILLIAMS; lac, à l'est du lac du Chat, Kéwatin.

WILLIAM SMITH; cap, côte nord-orientale de la baie d'Ungava, Ungava.

WILLOUGHBY; île, au nord-est de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario.

WILLOWBUNCH; lac et bureau de poste, dans le midi de la Saskatchewan. (Non pas Willow Bunch.)

WILLOWGROVE; bureau de poste, comté de Haldimand, Ontario. (Non pas Willow Grove.)

WILSON; lac et montagne, rivière Ross, Yukon.

WILSON; bureau de poste, comté de Grenville, Ontario. (Non pas Wilson's Bay.)

Wilson. Voir Kiwetinok.

WILSON CORNERS; bureau de poste, township de Wakefield, comté d'Ottawa, Québec. (Non pas Wilson's Corners.)

Wilson's Bay. Voir Wilson.

WILTSHIRE; village, comté de Queens, Ile-du-Prince-Edouard. (Non pas New Wiltshire, ni North Wiltshire.)

WILTSE; lac, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Wiltz ni Wiltze.)

WIMAPEDI; ruisseau, tributaire de la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin.

WINAWIASH; lac, au sud-ouest du Grand Lac Victoria, comté de Pontiac, Québec.

WINDIGO; baie et îles, côte nord du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario.

WINDIGO; lac et rivière, tributaire de la rivière Severn, Kéwatin.

WINDIGOKAN; lac, à l'est du lac Nipigon, région de la Baie-du-Tonnerre, Ontario. (Non pas Wendigokan.)

WINDY; bras, lac Tagish, Yukon.

WINDY; lac, au sud-ouest du lac Oxford, Kéwatin.

WINGING; pointe, à l'est du promontoire de la baie Fourchu, vis-à-vis l'île Guyon, comté du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Wining, ni Winning.)

Wining. Voir Winging.

WINISK; lac et rivière, dans le sud-est du Kéwatin. (Non pas Wai-nusk, ni Weenisk.)

WINISKISIS; rivière, tributaire du cours supérieur de la rivière Winisk, Kéwatin.

WINNANGE; lac, au nord du lac Dryberry, région de Kénora, Ontario. (Non pas Vulture.)

Winning. Voir Winging.

WINNIPEGOSIS; un grand lac dans le Manitoba. (Non pas Winnipigoos, ni Winnipegoosis.)

WINONITIKAMEG; lac, au nord-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

WINTAWANAN; lac, au sud-ouest du lac Attawapiskat, Kéwatin.

WINTEGO; lac, sur le fleuve Churchill, en aval de la rivière Reindeer, Sask.

WINTERING; lac, à l'ouest du lac Landing, Kéwatin.

WITCHAI; lac, dans le bas de la rivière aux Herbes, Kéwatin.

WIWAXY; pics, au sud-ouest du mont Victoria, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Wi-yat. Voir Waiatt.

WIZIDA; lac, aux sources de la rivière Winisk, Kéwatin.

WIZIDANS; lac, à l'ouest du lac Wizida, cours supérieur de la rivière Winisk, Kéwatin.

WODEN; pic, dans les monts Valhalla, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WOLF; canyon, sur la rivière Pelly, en amont de la rivière Woodside, Yukon.

WOLF; ruisseau, tributaire de la rivière Klondike, Yukon.

Wolf. Voir Grimsthorpe.

Wolf. Voir Muhigan.

Wolf Rand. Voir Muhigan.

WOLFE; île, fleuve Saint-Laurent, comté de Frontenac, Ontario. (Non pas Long.)

WOLFESTOWN; township et village, comté de Wolfe, Québec. (Non pas Wolfstown.)

WOLLASTON; péninsule, partie sud-occidentale de l'île Victoria, Franklin. (Non pas Wollaston Land.)

WOMAN; lac et rivière, au sud du lac Shabumeni, Kéwatin. (Non pas Woman Lake river.)

Wollaston Land. Voir Victoria island.

WOOD; ruisseau, tributaire de la rivière aux Herbes, Kéwatin.

WOOD; rivière, au nord du mont Wood, Saskatchewan. (Non pas Wood Mountain river.)

Wood. Voir Jacob.

Wood Mountain River. Voir Wood river.

WOODROFFE; bureau de poste et station estivale, comté de Carleton, Ontario. (Non pas Woodroofe, ni Woodruff.)

WOODSIDE; rivière, tributaire de la rivière Pelly supérieure, Yukon.

WOODS; île, havre aux Huîtres, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique. (Non pas Long.)

Woods. Voir Carroll Wood.

WOODTICK; île, rivière Saint-Clair, comté de Lambton, Ont. (Non pas Fawn.)

Work. Voir Wark.

WORTHINGTON; ruisseau, à l'ouest du lac Lower-Arrow, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

WOTINIMATA; lac, à l'est du lac Shabogama, région d'Abitibi, Québec.

WRECK; pointe, au sud-ouest du havre de Tobermory, comté de Bruce, Ontario.

WRIGHT; ruisseau, près de l'extrémité occidentale du lac Surprise, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

WRIGHT; ruisseau, tributaire de la rivière Blanche, région du Nipissingue, Ontario.

WRIGHT; pointe, au nord de Goderich, comté de Huron, Ontario.

WRIGHT; détroit, entre les îles Gil et Gribbell, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Wunnummin; lac, cours supérieur de la rivière Winisk, Kéwatin.

Wuskatasko; ruisseau, tributaire de la rivière aux Herbes, Kéwatin.

Wuskwatim; ruisseau et lac, sur la rivière Bois-Brûlé, Kéwatin. (Non pas Beaver-dam, Ooskootim, ni Waskwatim.)

Wayatt. Voir Waiatt.

Wynott; pointe, au nord-est du havre Head, baie Sainte-Marguerite, comté de Halifax, Nouvelle-Ecosse. (Non pas Smith.)

Y

Yahk; montagne, rivière et station de chemin de fer, dans la partie sud-occidentale de la région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Yawningstone; lac, au nord du lac du Cormoran, Kéwatin.

Yeo; chenal, île et pointe de terre, à l'entrée de la baie Georgienne, région de Manitouline, Ontario.

Yeo; île, au sud-ouest de l'île Grenadier, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Bluff, ni Old Bluff.)

Yeth; ruisseau, tributaire de la rivière Inklin, Cassiar, Colombie-Britannique.

Yoho; glacier, lac, parc, col, pic et rivière, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique. (Non pas Collie glacier, Glacier creek, North Fork river, Upper Emerald lake, ni Wapta lake and pass.)

York; rivière, tributaire de la rivière Madawaska, comtés de Hastings et de Renfrew, Ontario. (Non pas branche York.)

York; détroit, du côté sud-occidental de la baie de Frobisher, Franklin.

Yorke; île, groupe Admiralty, fleuve Saint-Laurent, comté de Leeds, Ontario. (Non pas Boss Dick.)

Youell; île, à l'est de la pointe Hopkins, comté de Bruce, Ontario.

Young; lac, dans la partie sud-occidentale du township Dalton, comté de Victoria, Ontario. (Non pas Montgomery.)

Youngs; pointe, dans la baie de Weller, township d'Ameliasburg, comté de Prince-Edouard, Ontario.

Young's. Voir Limestone.

Yukness; mont, au sud-ouest du mont Lefroy, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Yukon; fleuve et territoire, Nord-Ouest du Canada. (Non pas Youcon, Youkon, Kwichpak, etc.)

Z

Zachariah; pointe, près des étroits Dodd, côte orientale de l'île Vancouver, Colombie-Britannique.

Zanardi; rapides, à l'extrémité sud-ouest du bassin de Wainwright et au sud de l'île Kaien, région de la Côte, Colombie-Britannique.

Zemawdza; village sauvage, bras de Kitimat, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Ze-mawd-za.)

Zenazie; ruisseau, au sud du lac Gladys, région de Cassiar, Colombie-Britannique.

Zinc; mont et vallée, à l'est de la rivière Ice, montagnes Rocheuses, région de Kootenay, Colombie-Britannique.

Zinkan; île, dans le havre de Pine-Tree, comté de Bruce, Ontario.

Zwick; île, dans la baie de Quinte, comté d'Hastings, Ontario. (Non pas Zwick's.)

Zymoetz; rivière, tributaire du fleuve Skeena, région de la Côte, Colombie-Britannique. (Non pas Copper.)

INDEX

CLASSIFICATION DES NOMS PAR PROVINCE, COMTÉ, ETC.

N. B.—*On a convervé les noms des anciennes régions provisoires de Franklin Kéwatin, Mackenzie et Ungava, afin d'y référer plus facilement.*)

ALBERTA.

Aberdeen
Abbot
Agnes
Akuinu
Allan
Annette
Arrowwood
Askow
Atikkamek
Attim Segoun
Aylmer
Baker
Balfour
Barwell
Bath
Battle
Bear
Beaupré
Beaver
Beaverdam
Beaverhill
Beaverlodge
Biddle
Bident
Bighill
Bighorn
Bismarck
Blackstone
Bakiston
Boom
Bosworth
Boulder
Bow
Boyer
Brazeau
Brett
Bruce
Brulé
Buffalo
Bull
Castor
Cataract
Cataract
Chief Mountain
Chiniki
Chip
Chipewyan
Chungo
Cirque
Cline
Cockscomb
Coldwater
Consolation
Corral
Costigan
Coutts
Crowsnest
Cyclone
Deltaform
Desolation
Devils' Head
Devil's Head
Devil's Pine
Dirt
Dolomite
Douglas
Driedmeat
Driftpile
Drummond
Dunvegan
Dyson
Eagle
Eagle
Eaglenest
Echafaud
E. Arrowwood
Edmonton
Eiffel
Eighteen-Mile
Elbow
Elliott
Emerald
Etsi-kom
Etzikom
Fairview
Farrell
Fay
Fisher
Fort Chipewyan
Fort Dunvegan
Fort Edmonton
Fort McKay
Fort Macleod
Fort McMurray
Fort Smith
Fort Vermilion
Fossil
Freman's
Freemen
George
Ghost
Ghost
Ghostpine
Girouard
Glacier
Glacier
Goat
Goldsmith
Gordon
Gorge
Gough
Gould Dome
Grand Valley
Grave
Green
Gregg
Haven
Hazel
Hector
Helen
High
Highwood
Hoffman
Horse
Horseshoe
House
House
Howse
Huber
Hungabee
Inverness
Iosegun
Isabella
Island
Isle
Jacob
Jarvis
Jumpingpound
Junction
Ka-koot
Kakut
Kananaskis
Katherine
Kneehill
Kneehills
Kootanie
Kootenai
LaBiche
Laggan
Lee
Lefroy
Lineham
Little
Little Bow
Little Fork of Sask. R.
Lobstick
Lodge
Lonely Valley
Long
Louis
Louise
Lower Bow
Lower Whitefish
Lusk
Macabee
McKay
Macleod
McMurray
Margaret
Marmot
Medicine Lodge
Middle Branch (Highwood R.)
Minnewanka
Mirror
Mistaya
Molar
Moraine
Murray
Niblock
Nikanassin
Noores
Norquay
N. Vermilion
Observation
Okotoks
Oldman
Olive
Opabin
Otauwau
O-Tow-Wow
Oyster
Paddle
Paddle
Pak-oghke
Padowki
Paradise
Pass
Peekopee
Pekisko
Peyto
Pika
Pinnacle
Pipe
Pipestone
Pt. Brulé
Popes
Portal
Pouce Coupé
Ptarmigan
Pulpit
Rainy
Red Deer
Redoubt
Richardson
Roche de Smet

ALBERTA—*Fin.*

ALBERTA—*Suite*

Roche Suett
Rocky
Rosebud
Saddle
St. Mary
St. Nicholas
St. Piran
Sakwatamau
Sarcee
Saulteux
Sauteur
Sauteux
Savasse Berry
Serviceberry
Sheep
Sheol
Sibbald
Siffleur
Silverhorn
Small
Smith
Southesk
S. Branch (Highwood R.)
Spencer
Spirit
Sprucegrove
Steepbank
Sterling
Stewart
Stimson
Stirling
Stonyplain
Storm
Sullivan
Sutherland
Swan
Sweathouse
Temple
Ten Peaks
The Beehive
The Goat's Looking Glass
The Mitre
The Saddle
The Stragglers
Thompson
Threehills
Threepoint
Tower of Babel
Trail
Turquoise
Tuzo
Ypper Bow
Upper Whitefish
Vermilion
Victoria
Volcano
Vulture
Wabamun
Wabasca
Wabiskaw
Wallace
Wapiabi
Ware
Waskahigan
Waterton
Wave
Wavy
Wenkchemna
W. Arrowwood
White Goat
White Whale
Whymper
Whyte

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(*Classification des noms par région.*)

CARIBOO.

Black
Blackwater
Bobtail
Burns
Cariboo
Caribou
Cheslatta
Chilako
Chilcotin
Decker
Endako
Eulatazella
Fort Fraser
Fort Nelson
Fort St. John
Français
François
Fraser
Hallett
Kwadacha
Mud
Nadina
Nalta
Naltesby
Nechako
Nelson
Nelson
Noolki
Nulki
Omenica
Omineca
Ootsa
Pantage
Pelican
Quadacha
Quaneca
Quesnel
Sicannie Chief
Sikanni Chief
Sinkut
Stelako
Stella
Stellako
Stewart
Stuart
Tachick
Tsinkut
West
West Road River

CASSIAR

Ahwillgate
Alsek
Anuk
Anvil
Arthur Seat
Atlin
Awillgate
Babine
Barham
Bastion
Beady
Bear
Beaton
Beaver
Bee
Bennett
Bernard
Black
Blanchard
Blue
Boofus
Brown Dome
Buck
Bucklet
Bulkley
Cameron
Canyon
Carter
Cassiar
Chehalis
Chikoida
Chismaina
Choquette
Clearwater
Cone
Conrad
Consolation
Copper
Copper
Cottonwood
Crater
Davenport
Dease
Deep
Dixie
Dixie
Eagle
Eagle Crag
Ecstall
Edgar
Edmund
Egnell
Eightmile
Elbow
Essington
Ewing
Fantail
Farnsworth
Fifteen-mile
Français
François
Gladys
Glave
Glenora
Goat
Goodwin
Gordon
Graham
Gun
Hackett
Halcro
Hall
Harold
Hartz
Hatchau
Hatin
Hayes
Hazelton
Heart
Hendon
Hitchcock
Hockstall
Homan
Hotailuh
Huckstall
Hurricane
Hutsigola
Huxstall
Hyland
Ice-cap
Inklin
Jennings
Johnson
Kaha
Kahtate
Kaketsa
Kakuchuya
Kates Needle
Katina
Kennicott
Kelsall
Ketchum
Kispiox
Klootchman
Knob
Kluchman
Koketsa
Koshin
Kusawa
Kusiwah
Kuthai
Lacroix
Laketon
Laura
Laurie
Lecroix
Leonard
Liard
Lina
Lindeman
Lyndeman
Little Tahltan
Llewellyn
Long
McCallum
McDame
McDonald
McGrath
Macha
McIntosh
McKee
McLay
McLeod
McMaster
Mansfield
Marble Dome
Maria
Matsatu
Middle
Minto
Morice
Moricetown

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

CASSIAR—*Fin*

Morrice
Morricetown
Mountain
Muchuya
Munro
Mussen
Nadahini
Nakina
Nakonake
Nelson
Nevin
North
Observation
O'Donnel
O'Keefe
Omineca
Ootsa
Otter
Oxstall
Paradise
Parton
Pereleshin
Peveril
Pike
Plateau
Porcupine
Porter
Porter's Landing
Port Essington
Quartz
Robertson
Round
Ruby
Ruth
Saddle
Sanford
Sawback
Scud
Shakes
Shalow
Sheslay
Sicanni Chief
Sikanni Chief
Silver Salmon
Skeena
Skena
Slocoh
Sloko
Snow-cap
Snowdon
Snowy
Stanley
Stikine
Stovel
Sucker
Sugarloaf
Sullivan
Summit
Sunday
Surprise
Suskwa
Tacho
Tahltan
Taku
Taku
Talaha
Tanzilla
Tatiki
Tatshenshini
Tatsho
Tattiki
Tawina
Taysen
Telegraph
Telkwa
Teresa
Terrahina
The Knob
Thibert
Toochi
Tooya
Torres
Tory
Trout
Tsetelui
Turner
Tutchi
Tutesheta
Tutshi
Tuya
Tyee
West
Whipple
White
Whiteswan
Yeth
Zenazie

CÔTE

Amy
Antonio
Arm
Ashton
Bacon
Bacon
Barnes
Barrett
Birkby
Bishop
Bjerre
Blackney
Blakeney
Bodega
Boundary
Boxer
Bramham
Braham
Butze
Cahnish
Calete
Cascade
Casey
China Hat
Chonat
Clio
Cloyah
Coast
Comblain
Connolly
Cooper
Coste
Crease
Cumming
Cundale
David
Dawkins
Dean
Defot
Delusion
Denise
Dodge
Dokdaon
Dorothy
Douglas
Dryad
Dudidonto
Dundas
DuVernet
Edgell
Eliot
Ellinor
Elliot
Emilia
Etta
Eva
Fairview
Falcon
Farewell
Fern
Fisherman
Flat
Fort James
Fort St. James
Francisco
Fraser
Frederick
Galloway
Garden
Gardner
Gaudin
Georgia
Gertrude
Ghost
Gil
Gobeil
Graeme
Grant
Gribbell
Guard
Guard
Gurd
Hale
Hall
Halsey
Hawkesbury
Hays
Hays
Hecate
Hecate
Helen
Hibben
Hill
Hippa
Holmes
Home
Hopkins
Horsfall
Ikeda
Ingraham
Inverness
Islet
Joassa
Jorkins
Kaien
Kaiete
Kanish
Kersey
Kestrel
Ki-ette
Kildala
Kinahan
Kingcome
Kitimat
Kitkiata
Klemtu
Kloiya
Kunghit
Kuper
Kueet
Lake
Lelu
Lewis
Lewis
Lima
Long
Loretta
Louis
Louis
McKay
McLauglin
McLoughlin
Maitland
Maple
Marina
Mary
Mary
Maurelle
Mayes
Mayor
Metlakatla
Minette
Miskatla
Mission
Money
Moody
Moore
Morse
Mouat
Naas
Nahlin
Nankivell
Nass
Nelly
Nesto
Nicholas
Nicolas
Noel
North Porpoise
North Skeena
Nowell
Nubble
Okisollo
Oldfield
Owen
Paisley
Parizeau
Pender
Pethick
Philips
Photograph
Pillsbury
Pilot
Porpoise
Prevost
Prince Rupert
Promise
Pulteney
Pulton
Quadra
Raley
Raymond
Ridley
Riordon
Ritchie
Round
Russell
Schreiber
Seal
Sharbau
Shawatlan
Shoo-wah-tlans
Simpson
Siwiti
Skaloo
Skelu
Skidegate
Sonora
South Porpoise
Spire
Springer
Square

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

CÔTE—*Suite.*

Squire
Stainforth
Staniforth
Stapledon
Stevens
Surge
Tarte
Tatlahco
Tatlayako
Tatlayoo
Tiahn
Tian
Tide
Tomkinson
Tomlinson
Tremayne
Trivet
Tuck
Turn
Turtle
Tyee
Ursula
Valdes
Verney
Vigilant
Waiatt
Wainwright
Walbran
Walkem
Waikem
Walters
Wark
Watson
Wedge
Wi-yat
Work
Wright
Wyatt
Zanardi
Zemawdza
Zymoetz

LILLOOET.

Chilcotin
Fraser

KOOTENAY

Abbot
Abbott
Afton
Airy
Akolkokex
Akotkolex
Albert
Amiskwi
Angle Peak
Ann
Argyle
Asulkan
Augustine
Avalanche
Ayesha
Bad
Bagheera
Bain
Baker
Bald
Baldur
Balfour
Bannock
Battle
Beatrice
Beaver
Beaverfoot
Beavertail
Bedlington
Begbie
Blaeberry
Blue Grouse
Bonney
Booth
Bor
Bosworth
Boulder
Bow
Bowman
Brewery
Brewster
Bruins
Bull
Burgess
Burton
Cahill
Campbell
Cape Horn
Caribou
Caribou
Carroll
Cartier
Carnarvon
Cascade
Castor and Pollux
Catamount
Cataract
Cathedral
Chancellor
Cheops
Christy
Cinnamon
Clachnacudainn
Clarke
Cogle
Collie
Collie
Columbia
Cony
Copeland
Corbin
Cougar
Cranberry
Cranbrook
Creston
Crowsnest
Cyprian
Dago
Daly
Dawson
Deer Park
Deltaform
Demers
Dennis
Denver
Despatch
Desolation
Deville
Dibble
Dispatch
Donkin
Duchesnay
Duncan
Eagle
Earl Grey
Elk
Emerald
Emerald
Ennis
Evans
Falls
Feuz
Field
Fife
Fire
Fish
Fisher
Flat
Fleming
Float
Fort Steele
Fosthall
Four-mile
Fox
Freda
Freya
Fritz
Galena
Garnet
Geikie
Gimli
Glacier
Glacier Crest
Gladsheim
Gladstone
Gnat
Goat-Canyon-creek.
Goatfell
Goodsir
Gordon
Grand
Granite
Grant
Grays
Gray Wolf
Green
Greens
Greys
Grizzly
Grundy
Habel
Halcyon
Hall
Hanbury
Hansen
Haskin
Hasler
Heart
Hector
Heimdal
Hela
Helmet
Hermit
Hidden
Hilda
Hoder
Hogg
Hoodoo
Hooker
Horn
Horn
House
Howse
Huber
Hughes
Hungabee
Hungry
Hunter
Hurd
Hutchison
Ice
Illecillewaet
Incomappleux
Ingersoll
Inonoaklin
Insulated
Irishman
Isolated
Johnston
Jordan
Joseph
Kate
Kauffman
Kerr
Kicking Horse
Kid
Killarney
Kilpatrick
King
Kitchener
Kiwetinok
Koos-ka-nax
Kootenay
Kuskanax
Kuskonook
Ladybird
LaFrance
Lakit
Lamb
Lardeau
Lardo
Laussedat
Lazy
Leanchoil
Leda
Lefroy
Leon
Leon Hot Springs
Lewis
Lily
Linda
Linklater
Linkwater
Little
Little Slocan
Lonely
Lone Tree
Lookout
Loop
Lower-Arrow
Luke
McArthur
McBain
McCormick
McDonald
Macdonald
McDougal
McGregor
Mackenzie
McMullen
McNicoll
Macpherson
Macoun
Manganese
Marion
Mark
Marpole
Martins
Matthew
Maus
Meacham
Meadow
Mescoh
Michael
Michaud
Mineral
Misko
Mista
Moberly
Monroe
Mooyie
Mosquito

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

KOOTENAY—*Suite.*

Mouse
Moyie
Mud
Mulvey
Mummery
Nakimu
Nakusp
Naumulten
Nemo
Niles
Niord
Norbury
Norns
North Albert
North Branch (Kicking Horse R.)
North Fork (Yoho R.)
North Star
Octopus
Odaray
Odin
Oesa
Ogden
Ogre
O'Hara
Oliver
Otterhead
Ottertail
Owen
Paget
Palliser
Palmer Bar
Park
Pearce
Peavine
Perley Rock
Perry
Pilot
Pingston
Pinnacle
Pirate
Pitt
Pollinger
Popes
Porcupine
President
Procter
Pudding
Purity
Pyramid
Rainy
Redburn
Redding
Reserve
Revelstoke
Ridgeway
Rinda
Ripple
Robertson
Robson
Rock
Rogers
Rose
Ross
Ruby
Russel
Rykerts
St. Eugène
St. Mary
Sanderson
Sanderson
Sangrida
Sapphire
Sarbach
Saugum
Sawyer
Scalping Knife
Schaffer
Sealion
Selwyn
Sharp
Shaughnessy
Sherbrooke
Shields
Sifton
Sir Donald
Sir Sandford
Six-mile
Skirmish
Slocan
Smart
Snowslide
Soladite
Spike
Spillimacheen
Spirit
Sproat
Stanley
Steele
Steep
Stephen
Stevens
Storm
Sullivan
Sunshine
Swan
Swanzy
Swiss
Syringa
Tackle
Takakkaw
Tallon
Terminal
The Bishops
The Dome
The Monarch
The Needles
The Overlook
The President
The Rampart
The Stragglers
The Steeples
The Vice-President
Thor
Thumb
Tokumm
Tonkawatla
Topham
Torrent
Tower
Tracy
Trolltinder
Truda
Tulip
Tupper
Twin
Two-bit
Upper Arrow
Upper Emerald
Upper Kootanie
Urd
Ursus Major
Ursus Minor
Uto
Valhalla
Valkyr
Van Hooven
Van Horne
Van Houten
Vaux
Vertical
Victoria
Vingolf
Wallenger
Wapateehk
Wapta
Wapta
Waputik
Wardner
Washmawapta
Waterfall
Weaver
Wenkchemna
Whaleback
Whatshan
Wheeler
Whitefish
White Grouse
White Man
Whymper
Wild Horse
Wilson
Wiwaxy
Woden
Worthington
Yahk
Yoho
Yukness
Zinc

NEW WESTMINSTER

Active
Ballenas
Ballinac
Blanchard
Blanshard
Buntzen
Burrill
Cain
Collinson
Descanso
Discovery
Duke
Fraser
Galiano
Houston
Houstoun
Knight
Kuper
Lasketti
Lasquely
Lasqueti
Malaspina's
Matthews
Mayne
Miles
Mouat
Mouatt
Tarson
Pender
Plumper
Plumper's
Porlier
Portier
Prevost
Rip
Rocky
Rosenfeld
Ruth
Schooner
Seechelt
Semiamu
Sumas
Sumass
The Golden Ears
Tinson
Trout

YALE.

Anesty
Anstey
Britton
Coquihalla
Eagle
Fish
Fraser
Granite Creek
Grasshopper
Henning
Jackson
Loadstone
Lodestone
Mara
Murphy
Olivine
Paradise
Rabbitt
Riddell
Shoushwap
Shuswap
Similkameen
S. Similkameen
Spallumcheen
Spearing
Tulameen
Valdes
Whaler

ILE VANCOUVER.

Admiral
Anderson
Arbutus
Arrowsmith
Bamfield
Banfield
Barclay
Barkley
Bazan
Beeghados
Benson
Big Saanich
Boulder
Brabant
Brandon
Brenton
Brotchie
Burveith
Chemainus
Chemainus
Chuan
Cluster
Coffin
Collins
Commerell
Commerell
Cordova
Cormorant
Cowichan
Cowichin
Cowitchin
Crown
De Courcy
Double
Douglas
Dunsmuir
Edgell

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

VANCOUVER—*Fin.*

Edmund
Effingham
Fledt
Galiano
Gonzales
Halsted
Hecate
Henderson
Hoggan
Holland
Horse Shoe
Horswell
Iracus
Imperieuse
Inner
Jack
Jack's
Joan
Karmutsen
Kla-anch
Koksilah
Kulleet
Lighthouse
Link
Long
McLaughlin
McLoughlin
Maguire
Mouat
Mouatt
Nankiwell
Nares
Nigei
Nimpkish
Nixon
Pachena
Page
Parkins
Pender
Pender
Piers
Pinbury
Prevost
Race
Ranch
Richard
Royal
Saddle
St. Patrick's
Saltspring
San Josef
San Miguel
Shaft
Sharp
Sherringham
Shotbolts
Sibell
Snake
Somass
Sumass
Sutil
Tod
Towincut
Twin
Tyne
Wallis
Wark
Whymper
Woods
Work
Zachariah

DIVISIONS MINIÈRES DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ainsworth
Alberni
Arrow Lake
Ashcroft
Atlin
Bella Coola
Cariboo
Clayoquot
Clinton
Fort Steele
Golden
Grand Forks
Greenwood
Kamloops
Lardeau
Liard
Lillooet
Nanaimo
Nelson
New Westminster
Nicola
Omenica
Osoyoos
Quatsino
Quesnel
Revelstoke
Similkameen
Skeena
Slocan
Slocan City
Stikine
Trail Creek
Trout Lake
Vernon
Victoria
Windermere
Yale

FRANKLIN.

A. H. Ward
Akuling
Allen
Anderson
Archibald
Arthur Land
Ashe
Ava
Axel Heiberg
Baffin
Banks
Baring
Bathurst
Beaumont
Bedford
Beekman
Best
Bishop
Blanford
Blunt
Bonney
Bosanquet
Brevoort
Bruce
Butler
Chamberlain
Chase
Chorkbak
Chudliasi
Church
Clark
Clements Land
Cockburn
Colmer
Cornwall
Cornwallis
Countess Warwick
Crete
Crooks
Cumberland
Cyrus Field
Devon
Diamond
Dyer
East
Edith
Egypt
Ellesmere
Emma
Fair Ness
Findlay
Finlay Land
Fisher
Fletcher
Fox
Fox
Foxe
Frank Clark
Frobisher
Gabriel
Glasgow
Glencoe
God's Mercie
Gordon
Govan
Grant Land
Greenwood Land
Griffin
Grinnell
Grinnell Land
Hall
Harbour
Hatton
Haven
Hector
Henderson
High
Hogarth
Icy
Innarulligang
Irving
Jackman
James
Jesup Land
Jordan
Jubilee
Julian
Ka-lik-took-duag
Kangerflung
Khartum
King Christian
King Oscar Land
King William
Kitigtung
Kneeland
Korikduardu
Lady Franklin
Leopold
Loks Land
Lower Savage
Lubbock
Luke Fox
Lumley
Macdonald
Markham
Middle Savage
Montrose
Monumental
Murchison
Murray
Newell
Newton
Noel
North
North Cornwall
North Devon
North Foreland
North Lincoln
North Somerset
Northumberland
Olga
Overflow
Penny
Prince Albert Pena.
Prince Albert Land
Prince of Wales
Prince Patrick
Pritzler
Queen Elizabeth
Ramsay
Rawson
Reeves
Resolution
Resolution
Ringnes
Robert

FRANKLIN—*Fin.*

Robinson
Saddleback
Savage
Schley Land
Siggia
Somerset
Spicer
Strathcona
Sylvia Grinnell
Tchork-back
Toohoolitas
Tornait
Tudjakdjuan
Tudjakdjudusirn
Tuhulitas
Upper Savage
Victoria
Waddell
Ward
Warwick
Westbourne
West Fox
Wharton
White
White Bear
Wollaston
Wollaston Land
York

KEWATIN.

Achigo
Anamabine
Anamebini
Annimwash
Apeganau
Apussigamasi
Asheweig
Asippitti
Athapapuskow
Atic-a-make
Atikameg
Attawapiskat
Backs
Badesdawa
Bald Eagle
Bamaji
Bamajigma
Basquia
Beaver-dam
Belanger
Big Reed
Birch
Birch
Black
Black Iron
Blackstone
Bluffy
Brokenmouth
Burntwood
Carys Swan Nest
Cat
Cedar
Chuch Koone
Chukuni
Churchill
Cochrane
Cold
Contact
Cormorant
Cowan
Cranberry
Cross
Cross
Dolomite
Doobaunt
Dubawnt
Duck
Eabemet
East
Echimamish
Ekwan
Elbow
English
English
Equan
Favourable
Fawn
File
Fishbasket
Footprint
Fort Severn
Gods
Gods Mercy
Granville
Grass
Grass
Great Fish
Grenshields
Grenville
Gullrock
Hair
Hayes
Hay's
Herb
Hill
Hill
Hudson
Indian
Indian Pear Island L.
Island
Island
Ithenotosquan
James Ross
Kabania
Kah-mini-ti-gwa-quiack
Kakinookama
Kanuchuan
Kapikik
Kapiskau
Kapkichi
Kasagiminnis
Kay-gat
Kaypiscow
Kee-she-kas
Keigat
Kishikas
Kishki
Kenozhe
Kiskitto
Kiskittogisu
Kisseynew
Kississing
Kiwanzi
Lake of the Narrows
Landing
Limestone
Little Black
Little Sachigo
Little Shallow
Lobstick
Lonely
Long
Long-legged
Loonhead
Lower Clearwater
Machawaian
Makokibatan
Mamakwash
Mameigwess
Manasan
Manitush
Manuminan
Margaret
Marten Drinking
Matawa
Medicine-stone
Meggisi
Methy
Michikamog
Michikenis
Michikenopik
Mimominatik
Minago
Misamikwash
Missinnippi
Missipisew
Mitishto
Monsomshi
Moose
Mountain
Muddy Water
Muhigan
Munoshan
Nameins
Nankika
Nechigona
Nelson
Nemeigusabins
Net Setting
Nibinamik
Niskitogisew
Nistowasis
Nolin
Obashi
Ochig
Odei
Ogani
Omatuwi
Onatamini
Ooskootim
Opinnagau
Opanask
Opegano
Opikeigen
Ospwagan
Otoskwin
Ozhiski
Ozhuskans
Packhoon
Pagaonga
Paint
Pakhoan
Pakquehigan
Pakwa
Pakwahigan
Pakwash
Papaonga
Paquash
Pasquia
Pa-kange-kum
Pekangikum
Pepisquew
Pichinamei
Pickle
Pikangikum
Pipe
Pine
Pineroot
Pipestone
Pipestone
Pizustigwan
Pokkattawagan
Powingow
Puke-lowogein
Pukkattawagan
Red
Reed
Reader
Reindeer
Roes Welcome
Root
Ross
Rowes
Sachigo
Sagaminnis
Sandy
Sahpoochaway
Saskeram
Segatiga
Sepewesk
Sesikinaga
Setting
Seul
Severn
Shabumeni
Shagamu
Shakaneh
Shallow
Shamattawa
Sipiwesk
Sisipuk
Slate
Sogakwa
Southern Indian
Split
Squirrel
Steel
Sutton
Sweet Herb
Tabasokwia
Takipy
Tashka
Teal
The Elbow
The Pas
Thleweechodezeth
Threepoint
Totogan
Trout
Upinnakaw
Vermilion
Wabishkok
Wadopi
Wagabkedei
Wai-nusk
Wapichtigow
Wapakik
Wapikopa
Wapishtigau
Wapitotem
Washagami
Washagomis

KEWATIN—*Fin.*

KEWATIN—*Fin*

Washagummy
Washi
Waskatowaka
Waskkiowaka
Waskik
Waskiktepigo
Waskwatim
Watchi
Weenisk
Weibikwei
Weir
Wekusko
Wenasaga
Wepiskow
West
West Niskitogisew
West Winisk
Whitefish Spawning
Whitestone
Wigwasikak
Williams
Wimapedi
Windigo
Windy
Winisk
Winisk
Winiskisis
Winonitikameg
Wintawanan
Wintering
Witchai
Wizida
Wizidans
Wolf
Wolf Rand
Woman
Wood
Wunnummin
Wuskatasko
Wuskwatim
Yawningstone

MACKENKIE.

Ark-e-leenik
Backs
Back's Western
Bear
Cathawhachaga
Clinton-Colden
Christie
Dahadinni
Delthore
Doobaunt
Dubawnt
Earl Grey
Eduni
Ehkwee
Ekwi
Gravel
Great Bear
Great Fish
Home
Inklin
Kathawachaga
Keele
Klewi
Laurier
Liard
Lockhart
Mountain
Nainlin
Natla
Nidda
Nyarling
Pethinue
Sass
Sass-tessi
Sayunei
Sekwi
Setidgi
Shezal
Sitidgi
Tess-Clewee
Thelew
Thelon
Thleweechodezeth
Tsichu
Twitya
Western
Wholdia

MANITOBA.

Albert
Anderson
Bad Throat
Berens
Big
Big Black
Bird
Birds Hill
Black
Bloodvein
Boyne
Burton
Dauphin
Deer
Deer
Doghead
Dog's Head
Duck River N.
Duck River S.
East Doghead
Ebb-and-Flow
Grand
Great Black
Hecla
Hole
Huns Valley
Icelandie
Iles de Bois
Jackhead
LaRivière
Little Black
Little Saskatchewan
Lorette
McCreary
Manigotagan
Matheson
Minnewakan
Morris
Muskrat
Netley
Nipuwin
North Duck
Oakbank
Oiseau
Outer Sturgeon
Partridge Crop
Payoonan
Peonan
Pineimuta
Punk
Punk
Rat Portage lake
Reindeer
St. George
St. Martin
Saskatchewan
Scratching
Snake
Souris
South Duck
Steeprock
Turnagain
Violadale
Wanipigow
Warpath
West Dog head
Whiteway
Winnipegosis

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ALBERT.

Albert
Cap de Moselle
Chignecto
Demoiselle
Enrage
Golden Mountain
Gowland Mountain
Hopewell Corner
Petcoudiac
Petitcodiac
Point Wolf
Rougie
Roxburgh
Salisbury

CARLETON.

Becaguimec
Beechwood
Bumfrau
Maduxnakeag
Munquart
Mars Hill
Meduxnekeag
Monquart
Munquart
Newburg
Newburg Junction
Peckagomique
Presquile
Richmond
Richmond Corner
Rivière-des-Chutes
Shictahawk
Shiktahawk

CHARLOTTE.

Belas
Campobello
Canous
Canouse
Deadman
Etang
Grand Manan
Harbour de Lute
Kanus
Lepreau
L'Etang
L'Etete
Letite
Loutre
Mace
Mascabin
Maxcareen
Mascarin
Mehollan
Meholland
Menan
Midjik
Mijic
Mulholland

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin*.

Charlotte—*Fin*.

Paskekegan
Piskahegan
Rollingdam
St. Andrews
St. Stephen
Watt
Watt Junction

Gloucester.

Alemek
Baie des Chaleurs
Bartibog
Caraquet
Caron
Carron
Chaleur
Elmtree
Flemming
Grande Anse
Green Point
Lamek
Laplante
Limestone
Little Nipisiguit
Millstream
Miltonbrae
Miscou
Mya
Mya
Nepisiguit
Nickadow
Nigadu
Nipisiguit
Nipisiguit Millstream
North Mya
Petit Rocher
Pockmouche
Pocmouche
Pokemouche
Pokesudi
Shippigan
S. Br. Little R.
South Mya
Tetagouche
Teteagouche
Young's

Kent.

Cocagne
Galloway
Galway
Kingston
Macdougall
Molus
Moulie's
New Galloway
New Galway
Pelerin
Point Sapin
Puellering
Rexton
St. Mary
St. Paul

Kings.

Newtown
Pequaket
Philmonro
Pickwaket
Pikwaket
Quispamsis

Madawaska.

Gounamitz
Gunamitz
Little Fork
Waagan
Wagan

Northumberland.

Barnaby
Cain
Cain River
Kains
Miramichi
Mirimichi
Nepisiguit
Nipisiguit
Rivière-des-Caches
Rogersville
Stratharbo
Tabasintac
Tabisintac
Tabusintac

Queens.

Gaspereau
Grimross
Washademoak
Washedemoak

Ristigouche.

Baie des Chaleurs
Campbellton
Chaleur
Cold Brook
Colebrooke
Dawsonvale
Dawsonville
Gounamitz
Gunamitz
Kedgwick
La Lime
Lanim
Le Nim
Little Fork
Nictor
Quatawamkedgewick
Restigouche
Ristigouche

Saint-Jean.

Courtenay
Manawagonish
McCoy
Thompson

Sunbury.

Gaspereau
Oromocto
Oronocto
Portobello
Rusagonis
Rushagornis

Victoria.

Aroostook
Arthuret
Ennishone
Ennishore
Gounamitz
Gunamitz
Little Fork
Nictau
Odellach
Otellock
Rapide-de-Femme

Westmorland.

Aboushagan
Aulac
Baie-Verte
Bay Verte
Belliveau
Berrys Mills
Bristol
Chignecto
Gaspereau
Great Shemogue
Jolicœur
Lutz
Missaguash
Misseguash
Missiguash
Missiquash
Oulac
Painsec
Petcoudiac
Petitcodiac
Point de Bute
Pont-à-Buot
Shemogue

York.

Becaguimec
Brockway
Brookway
Chiputneticook
Coac
Koak
McAdam
Nacawicac
Nackawic
Newmarket
Oromocto
Oronocto
Peckagomique
Pocowagamis
Pokiok
Pokowagamis
Poquiock
Sheogomoc
Shogomoc
Springfield
Springhill
Stanley
Stanley Village
Taxes
Taxis
Taxous
Texas

NOUVELLE-ECOSSE.

Annapolis.

Cegemecega
Chute Cove
Delap Cove
Kejimkujik
Marshall Cove
Port Lorne
Port William
Segum Sega

Antigonish.

George
St. George

Cap Breton.

Clark
Flat
Fourchu
Cabarus
Gabarouse
Low
Low
Mainadieu
Menadou
Neal
Neil
Peter's
Petre
Petrie
Petrie's
Scatari
Winging
Wining
Winning

Colchester.

Basin of Mines
Debert
Debert
Kemptown
Masstown
Minas basin
Mines basin
Partipique
Portapique
Waughs

Cumberland.

Basin of Mines
Chignecto
Conn Mills
D'Or
Dore
Joggins
Macan
Maccan

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

CUMBERLAND—*Fin.*

Minas basin
Mines basin
Parrsboro
Philip
Phillip
Salem
Salent
Shoulie
Shulie
South Joggins
South Joggings

DIGBY.

Bear
Belliveau
Brier
Bryer
Hebert
Metaghan
Meteghan
Meteghan Station
Prim
Rogers
St. Mary

GUYSBOROUGH.

Caledonia
Charlo
Charlo's Cove
Crow Harbour
Isaac Harbour
Liscomb
Middle Caledonia
Newton
Newtown
Port Bickerton
Queensport
Sherbrooke

HALIFAX.

Barrie
Big Thrumcap
Black Duck Run
Boutilier
Boutillier
Brian
Brine
Caribou Mines
Catch
Clarke
Cleaveland
Cleveland
Coachman
Coolen
Coonan
Covey
Coyle
Dauphinee
Dauphney
Dover
Doyle
Eisner
Eisenhaur
Fleming
Frederick
Frostfish
George
Grampus
Grand
Hackett Cove
Haggert
Harbour
Hosier
Hubbards
Hubley
Hubly
Isnor
Ketch
Kieley
Kitiwiti
Leary
Lichfield
Litchfield
Little Musquodoboit
Little R. Musquodoboit
Mauger
Meagher
Mosher
Myra
Navy
Oakland
Osier
Peggy Cove
Perpisawick
Perrang
Perrin
Petpeswick
Pine Wood
Ponhook
Reed
Reid
St. Croix
St. Margaret
Schnare
Shad
Shag
Sheehan
Shehea
Shubenacadie
Slaughenwhite
Smith
Snares
Stephens
Stevens
Stony
Tangier
Taylor
Tenants
Terence
Thom
Thrumcap
Tom
Tun
Turner
White
Wynott

HANTS.

Basin of Mines
Cheverie
Chiverie
Cockmagun
Cockmigun
Cogmagun
Grand
Hennigar
Joshua Hennigar
La Tete
Minas basin
Mines basin
Northfield
Petite
Ponhook
St. Croix
St. Croix
Shubenacadie
Tenecape
Tenny
Tennycape
Teny
Tenycape
Threemile Plains
Walton
Weir

INVERNESS.

Cheticamp
Dennis
Denys
Grand Etang
Margaree
River Denys

KINGS.

Basin of Mines
Baxter Harbour
Billtown
Canaan
Chipman Corner
Coldbrook
Hall
Hall Harbour
Indian
Kinsman
Longspell
Meehin
Minas basin
Mines basin
New Canaan
North Corner
Norths
Scotsman
Sheffield Vault
Split
Wheaton Vault
Whiterock
White Rock Mills
Whites
White's Corner

LUNENBURG.

Aspatagoen
Aspotagan
Coleman
Dares
Dauphinee
Dauphney
Gaetz
Hobson
Indian
Lahave
Le Havre
Meisner
Misener
Upper Lahave

PICTOU.

Barney
Barney River
Big
East
John
Merigomish
Middle
West
West river of Pictou

QUEENS.

Cegemecega
Fairy
Joli Head
Kejimkujik
Medway
Port Joli
Port Matoon
Port Medway
Port Metway
Port Mouton
Segum Sega

RICHMOND.

Ardoise
Bras d'Or
Creighton
Crichton
Dog
Framboise
Freestone
George
Gooseberry
Great Bras d'Or
Gregory
Habitants
Inhabitants
Janvrin
Jauvrin
L'Ardoise
Marjorie
Petitdegrat
Petit Degrat
Petit de Grat
Poulamon
St. George
Seal

SHELBURNE.

Big Port l'Hebert
Emulous
Emulow
Head of Jordan R.
Jordan River
Locke
Lockeport
McNutt
Port Ebert
Port Hebert
Port Latour
Port L'Hebert
Ragged
Ragged Island (Hr.)
Rugged
Rugged Island (Hr.)
Shelburne
Sherburne Harbour

VICTORIA.

Aspy
Boularderie

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

VICTORIA—*Fin.*

Indian
Inganish
Ingonish
Munro
Niganishe
St. Ann

YARMOUTH.

Cegoggin
Chagoggin
Chegoggin
Great Tusket
Green Cove
Maitland
Port Maitland
Tusket

ONTARIO.

ADDINGTON.

Ashby
Effingham
Island
Little Weslemcoon
Weslemkoon

ALGOMA (District.)

Bachewanaung
Bagutchuan
Batchawana
Blind
Bridgland
Brûlé
Chiblow
Chippewa
Clear
Coldwater
E. Branch Thessalon R.
Endikai
Grand
Grasett
Harmony
Jackson
Jones
Kaikaquabick
Kenogami
Macoming
Madendanada
Magog
Matinatinda
Misinabi
Missanabie
Missinaibi
Mississagi
North Lizard
Pagwachuan
Pakowagaming
Pakowcaming
Pakowkami
Patauquin
Pawghtchewan
Pawgutchewan
Pegamasai
Petauguin
Powgulchuan
Reception
Robertson
Rowe
Shookum
Skookum
Tendinenda
Waagoosh
Wahbiquckobing
Wahcomatagaming
Wahquekobing
Wakomata
Wakwekobi
Waugush

BRUCE.

Arbutus
Argyle
Bad Neighbour
Baptist
Barrett
Beament
Belcher
Birch
Boyer
Burke
Campbell
Cataract
Cavalier
Chantry
Chiefs
China
Cigar
Clark
Corisande
Cornet
Corsair
Cove
Cove Island
Crab
Dack
Dane
Doctor
Dorcas
Doré
Douglas
Eagle
Earl Patches
Echo
Evelyn
Fishing
Flowerpot
Gat
Gauley
Ghegheto
Gig
Gilphie
Georgian
Golden
Greenfield
Greenough
Gull
Gunn
Harmony
Hopkins
Horton
Huntress
Hurd
Inverhuron
Isle of Coves
Johnston
Juno
Kincardine
Knife
Kolfage
Lambert
Lee
Logie
Loscombe
Lual
McCallum
McElhinney
MacGregor
McNab
Macpherson
McRea
Mad
Main
Malcolm
Milton
Parker
Penetangore
Pine
Pine Tree
Porcupine
Port Elgin
Ragged
Red
Reid
Ripple
Russel
Saturn
Saugeen
Saxon
Scott
Scougall
Scout
Seashell
Shute
Sibert
Simon
Smokehouse
Snake
Southampton
Stokes
Stony
Tecumseh
Terry
Tobermory
Tolmie
Turning
Twin
Vrooman
Wanderer
Warner
Warren
Wells
Welsh
Wreck
Youell
Zinkan

BRANT.

Alford
Alford Junction
Eaglenest
Middleport
Tuscarora

CARLETON.

Bells Corners
Britannia Bay
Dwyerhill
Rockcliffe
Rockliffe
Goulburn
Hardwood Plains
Harwood Plains
Hemlock
Herbert Corners
Hurdman
Hurdman's Bridge
Jockvale
Johnston Corners
Limbebank
Mackay
Orléans
Ottawa
Remic
Remous
St. Joseph d'Orléans
Stanley Corners
Stittville
Westboro
Woodroffe

DUNDAS.

Bouckhill
Brinston
Brinston's Corners
Dixon Corners
Froatsburn
Galop
Little Nation
Nation
Newross
Petite Nation
Reid Mills
South Nation
Toyehill

ELGIN.

Aldborough
Aylmer
Big Otter
Big Otter Creek
Glencolin
Otter
Port Burwell

ESSEX.

Edgar
Edgar's Mills
Pelée
Pointe Pelée
St. Clair

FRONTENAC.

Bayfield
Bolivia

ONTARIO—*Suite*.

FRONTENAC—*Fin*.

Brown's
Gage
Knapp
Long
Melville
Myles
Ninemile
Penitentiary
Prince Regent
Royal George
Seven Acre
Wolfe

GLENGARRY.

Baudet
Beaudet
Black
Bodet
Cashionglen
Colquhoun
Craigs
Delisle
Garry
Glenbrook
Glengarry
Glennevis
Glenroy
Grant Corners
L'Islet
Mouile
Mouille
Mouillée
Munroe Mills
Raisin
Rigaud
Riv. aux Raisins
St. Raphael
Stanley
Stonehouse

GRENVILLE.

Acton Corners
Bishop
Bishop's Mills
Burritt Rapids
Easton
Easton's Corners
Galop
Graisse
Kemptville
Little Nation
Lordmills
McReynolds
McReynold's Corners
Millar
Millar's Corners
Nation
Petite Nation
Shanly
South Nation
South Rideau
Wilson
Wilson's Bay

GREY.

Georgian

HALDIMAND.

Canboro
Cook
De Cewville
Nelles
Nelles' Corners
Sherbrooke
Willowgrove

HALIBURTON.

Boshkung
Bright
Burnt
Canning
Cay-ke-quah-bekung
Davis
Drag
East
Eel
Eels
Farquart
Fishtail
Fletcher
Grace
Haliburton
Harry
Johnson
Kabakwa
Kah-bah-bah-quah
Kah-shah-gah-wig-e-mog
Kah-wah-she-be-mah-gog
Kahwambejewagamog
Kashagawi
Kashagawigamog
Kawagama
Kekkekwabi
Ken-ne-big
Ken-ne-ses
Kennibik
Kennisis
Kimball
Kingscote
Kushog
Little Boshkung
Louisa
Macdonald
McFadden
McKenzie
Miskwabi
Mis-quah-be-nish
Monk
Monmouth
Moore
Ne-na-tik-go
Ninatigo
North
Numnekaming
Nunikani
Oxtongue
Paudash
Pee-pee-ke-wah-be-kung
Pen
Percy
Pipikwabi
Poverty
Redstone
Rock
Sah-wah-mish-she
St. Nora
Sawamisshi
Sheldon
Soyers
Stormy
Straggle
Welcome

HALTON.

Bronte
Milton
Milton West
Oakville
Sixteen Mile
Snider
Snider's Corners
Twelve-Mile

HASTINGS.

Anne
Baker
Baptiste
Bayside
Boutler
Clark
Coehill
Coe Hill Mines
Copeway
Deseronto
Diamond
Dickey
Dixon
Egan
Fraser
Grimsthorpe
Gunter
Hastings
Hungry
Jamieson
Jamieson's
Jordan
Kaijick Manitou
Kamaniskeg
L'Amable
Limestone
Long
Long
Moira
Myers
Nigger
Ox
Papineau
Quinte
Salmon
Shannonville
Sidney
Snake
Tangamong
Telegraph
Thomson
Thurlow
Trent
Trenton
Trident
Tyendinaga
Wadsworth
Whetstone
Wolf
York
Zwick

HURON.

Albert
Ausable

HURON.—*Fin*.

Bayfield
Blacks
Cantin
Goderich
Kintail
Maitland
Menesatung
Sable
St. Joseph
Wright

KENORA (District.)

Abraham
Abram
Adam
Affleck
Aiabewatik
Alexandra
Amik
Ant
Anzhekumming
Armstrong
Ash
Asheigamo
Assinkepatakiso
Atikwa
Austin
Bad Rice
Bailey
Bakado
Ball
Balne
Barclay
Barnston
Barren
Narrie
Basket
Bass
Beaubien
Beaverhouse
Bending
Bent
Berry
Black Bird
Black Sawbill
Blueberry
Botsford
Boulder
Bowden
Brownie
Burnett
Burntwood
Butler
Calder
Cameron
Canon
Canoe
Carleton
Caron
Celtis
Centrefire
Cherry
Circle
Clear
Clearwater
Cleft Rock
Cliff
Cook
Corn
Crow
Daniels
Danish

ONTARIO—*Suite.*

KENORA (District.) *Fin.*

Deacon
Deer
Delany
Denmark
Dinorwic
Discovery
Dominick
Don
Drewry
Dryberry
Dryden
Dyment
Eagle
Eagle Rock
Edith
Edward
Elbow
English
Ethel
Evening
Favel
Fawcett
Fiord
Fisher
Flint
Fluke
Fog
Foreleg
Forest
Gamskagamik
Gawjewiagwa
Ghost
Gilbert
Gordon
Grassy River Lake
Grindstone
Gryphon
Hall
Harris
Hawk
Hawk Cliff
Hawkrock
Hebden
Hector
Highstone
Hill
Hodgins
Hourglass
Hughes
Hutchison
Ingall
Jay
John
Kabagukski
Kabikwabik
Kabitustigweiak
Kagiwiosa
Kaiashkomin
Kakagi
Kakinnozhans
Kamanatogama
Kaminnassin
Kaminnaweiskagwok
Kaminni
Kamongus
Kaopskikamak
Kaoskauta
Kapesakosi
Kapikwabikok
Kasakacheweiwak
Kawashegamuk
Kawasheibemagagamak
Kawawia
Kawawiagamak
Keikewabik
Kekekwa
Kennabutch
Kennewapekko
Kenora
Kenozhe
Keys
Kilvert
Kimmewin
Kinnickoneship
Kinnyu
Kinoje
Kiskopkechewans
Knob
Kramer
Kukukahu
Kukukus
Large Trout
Laurier
Lester
Lewis
Lindal
Line
Linklater
Little Jackfish
Little Wabigoon
Lobstick
Lonely
Lone Man's
Long
Loon
Lorne
Lost
Lount
Low
Lynx
McDonald
McHugh
McIntyre
McLennan
MacMillan
Mang
Manitou
Manitumeig
Mahomin
Mark
Martin
Matilda
Maynard
Meander
Meggisi
Menikwesi
Mennin
Meskwatessi
Mestowawa
Miller
Minnaweiskag
Minnehaha
Minnesabik
Minnikau
Minnitaki
Mongus
Moonshine
Morgan
Mountain
Mud
Mystery
Namego
Nemeibennuk
Nimrod
Norse
Nozheiatik
Nurse
Oak
Oneman
Ord
Osbourne
Osipasinni
Otakus
Oval
Oxdrift
Painkiller
Parrywood
Peak
Pencan
Penassi
Perault
Pereault
Perrault
Pichenninnis
Picture Narrows
Pine
Power
Priam
Rosamond
Ross
Route
Rowan
Saganaga
Sasakwei
Schist
Schnarr
Seggemak
Selby
Separation
Seul
Shallow
Shingwak
Shongwashu
Silver
Small Trout
Smoothrock
Spar
Stanawan
Stanzhikimi
Stephen
Stewart
Stranger
Sucker
Summit
Summit
Sunday
Sunshine
Syndicate
Taché
Talbot
Tasheigama
Tawatinaw
Teggau
Three Fork
Thunder
Tide
Twilight
Unaminnikan
Uphill
Upper Manitou
Vermilion
Vulture
Wabigoon
Wabigwunn
Wall-eye
Walsh
Wapageisi
Wapoose
Wapus
Washeibemaga
Wasp
Wawiag
Weiseieno
Whitney
Wickens
Wilcox
Willard
Williams
Winnange

KENT.

Dover East
East Dover
Jeannette
Mitchell
Mitchell Bay
Muirkirk
St. Clair

LAMBTON.

Blackwell
Blue
Edward
Eddy's Mills
Edy Mills
Fawn
Harris
Henry Corners
Ipperwash
Kettle
Moore
Petrolia
Point Edward
St. Clair
Woodtick

LANARK.

Allan Mills
Christie Lake
Ferguson Falls
Franktown
Smiths Falls

LEEDS.

Adelaide
Admiralty
Amazon
Amherst
Ash
Aspasia
Astounder
Aubrey
Axeman
Bagot
Barge
Bass
Bathing
Bathurst
Battersby
Baumgardt
Beaurivage
Belabourer
Bellamy
Big
Big Stave
Bingham
Black Charlie
Bloodletter
Bloomfield
Bluff
Bluff
Boss Dick
Bouchier

ONTARIO—*Suite.*

LEEDS—*Fin.*

Bowes
Bratt
Bridge
Brock
Broughton
Brush
Bucks
Burnt
Burntstone
Bush
Camelot
Campbell
Carnegie
Catline
Cedar
Champagne
Cherry
Chichester
Chimney
Citron
Clark
Cleopatra
Club
Cockburn
Collier
Conran
Constance
Cook
Corn
Corn
Cunliffe
Cut
Dark
Dark
Dashwood
Davis
Deathdealer
Deer
DeRottenburg
DeWatteville
Dinghy
Dobbs
Doctor
Donald
Downie
Dromedary
Dumfounder
Endymion
Everest
Fairfield
Fairfield East
Fairy
Fiddlers Elbow
Fisher
Float
Forsyth
Fort Wallace
Gage
Garden
Garrett
Gates
Georgina
Gibraltar
Gig
Glenelbe
Gordon
Goulbourne
Grape
Grass
Grenadier
Grog
Guide
Gunliffe
Hambly
Hamilton
Harvey
Hay
Hickey
Hill
Hog
Hooper
Horseshoe
Howe
Huckleberry
Humbly
Ingall
Jackstraw
Johnson
Jones
Lake Fleet
Leak
Leek
Leroux
Linsday
Little
Littlejohn
Little Stave
Lynedoch
McCoy
McDonald
McDonald's
McIntosh
McMahon
McNair
Melville
Mermaid
Mile
Mile
Millar's
Milton
Mink
Montgomery
Mulcaster
Murray
Myers
Narrow
Navy
Needles Eye
Netley
Niagara
Niddery
Ninette
O'Connor
Old Bluff
O'Neil
Otty
Owen
Pear
Peel
Perch
Picnic
Pilot
Pine
Pitchpine
Poole
Pooles Resort
Popham
Prince Alfred
Prince Edward
Prince Regent
Princess Charlotte
Psyche
Quarry
Raft
Ramsden
Raspberry
Rattlesnake
Redhorse
Reed
Refugee
Renny
Riall
Rich
Robert
Robinson
Rocksprings
Rolleston
Rose
Rough
Round
Rowley
Royal
St. Helena
St. Lawrence
Savage
Scorpion
Steeley
Seven Pines
Shantee
Shanty
Sheaffe
Sherbrooke
Sherwood Spring
Shoe
Shoemaker
Simcoe
Sir William
Sisters
Skelton
Smith's
Smoke
Snake
Sparrow
Spectacles
Spilsbury
Spit
Spong
Squaw
Stave
Stovin
Sugar
Sumac
Sumach
Surveyor
Tar
Tent
The Punts
Thwartway
Tidds
Troughton
Twin Sisters
Van Buren
Vansittart
Victoria
Wallace
Watch
Wedlock
Willoughby
Wiltse
Yeo
Yorke

LENNOX.

Salmon
Unger

LINCOLN.

Bismack
Camden
Campden
Gainsborough
Grassey's Corn rs
Grassie
Jordan Harbour
Queenston
St. Ann
St. Catharines
St. David
Wellandport

District de MANITOULINE.

Advance
Agawa
Aguawa
Ainslie
Bain
Beech
Bélanger
Benson
Birch
Black
Blake
Blue Jay
Boom
Buckeye
Buller
Burnt
Burnt Island
Cariboo
Carroll Wood
Carter
Castileian
Channel
Charlton
Chisholm
Christina
Cinder
Cockburn
Dave
Dean
Desert
Dominion
Dunn
East Belanger
East Sister
Edna
Ella
Emily Maxwell
Everett
Fagan
False Detour
Fisher
Fitzwilliam
Frechette
Froude
Gaspesia
Gatacre
Genesta
Girouard
Glycerine
Goose
Grand Manitoulin
Grantham
Grant
Gravel
Great Duck
Green
Greene
Greene Island
Gull
Hammond
Hannah
Hensley
Herschell
Hewson
Horseshoe

ONTARIO—*Suite.*

District de MANITOULINE.—*Fin.*
Houston
Hughson
Hungerford
Husten
Hyndman
Indian
Inkster
Inner Duck
Ivan
Jackson
James
Jenkins
Jennie Graham
Jones
Kipling
Kitchener
Kitty
Labrador
Larry
Leask
Little
Little Cockburn
Little Grant
Little Green
Lonely
Lougheed
Lucas
Lynn
Macauley
McCarthy
McGaw
McKay
McKim
McLelan
Magnetic
Maiden
Manitoba
Manitou
Manitoulin
Manitoulin gulf
Manitowaning
Mary
Mayflower
Meldrum
Melville
Methuen
Michael
Middle Duck
Mildram
Mildrum
Milton
Mindemoya
Mink
Misery
Mississagi
Monell
Murphy
Mutchmore
North
Outer Duck
Owen
Pearson
Perseverance
Phœbe
Portage
Providence
Pulpwood
Purvis
Quarry
Queen
Rathbun
Red Dan
Rickett
Rickley
Rixon
Roberts
Robertson
Rudyard
Sand
Saunders
Scotchie
Seaman
Shamrock
Shecake
Ship
Simcoe
Simms
Sims
Smith
South
S. Baymouth
Square
Srigley
Stafford
Steevens
Stewart
Stony
Taylor
The Narrows
The Ridge
Thibault
Thistle
Thomas
Timber
Todman
Vigilant
Volunteer
Wagosh
Walker
Walkhouse
Wallace
West Belanger
West Duck
Western Duck
West Sister
Wheeler
White
Wild
Woods
Yeo

MIDDLESEX.

Glenwillow
Hutchinson
Hutchison
Kerwood
London Junction
McGillivray
McInnes
McInness
Maplegrove
Parkhill
Pottersburg
Walker
W. McGillivray

MUSKOKA (District.)

Bays
Brébeuf
Georgian
Muskoka
St. Mary
Trading

District de NIPISSINGUE.

Abitibi
Aylen
Barber
Bass
Bear
Beaverhouse
Benson
Blanche
Cache
Camp
Cassels
Cassidy
Clear
Cobalt
Crosby
Crown
Dawson
Dotty
Farr
Friday
Gem
Gillies
Giroux
Goodwin
Gowganda
Grace
Great Opeongo
Haileybury
Hannah
Hannah Bay river
Harricanaw
Hay
Johnny
Johnson
Katherine
Larder
Latchford
Link
Liskeard
Little Madawaska
Little Opeongo
Lobster
Lorrain
Macauley
Mallon
McNevin
Maggie
Martineau
Matabechawan
Matabitchuan
Montague
Montreal
Mud
Net
New Liskeard
Nicol
Obashkong
Opeongo
Peeshabo
Peterson
Pishabo
Present
President
Provoking
Prud'homme
Ragged
Raven
Rib
Rousselet
St. Anthony
Sasaginaga
Sea
Sharp
Smoke
Source
Sutton
Tamagaming
Tasso
Tea
Temagami
Temiscaming
Temiscamingue
Temiskaming
Timagami
Timiskaming
Two Rivers Lake
Wabi
Ward
White Bear
Wright

NORFOLK.

Fairground
Kinglake
La Salette
Long
Long Point
Mabee
Maybee
N. Foreland
Outer bay of Long Pt.
Villanova

NORTHUMBERLAND.

Brighton
Calf Pasture
Carrying Place
Gale
Murray
Peter
Presqu'île
Sherwood
Shoal
Stony
Stoney
Trent
Twelve O'clock
Weese

ONTARIO.

Frenchman
Pickering
Starvation
Strawberry

OXFORD.

Currie
Curries Crossing
Folden
Folden's Corners
Goble
Harrington
Harrington West
Hawtrey
Tillsonburg

PARRY SOUND (District).

Alwin
Bigsby
Bray
Cherry
Counts
Dead
Dokis

ONTARIO—*Suite*.

PARRY-SOUND (Dis.)—*Fin*.

Frances Smith
Franklin
Georgian
Germain
Guano
Hanna
Keefer
Key
Lash
Maganatawan
Magnetawan
Mann
Murray
Perkins
Phillips
Pine
Pratt
Ruel
Shawanaga
Shebeshekong
Wedge
Wicksteed

PEEL.

Campbell Cross
Campbell's Cross
Derry
Derry West
Stanley Mills
Stanley's Mills

PERTH.

Listowell
St. Marys

PETERBOROUGH,

Anstruther
Barrette
Bolger
Buzzard
Catchacoma
Chemung
Compass
Cox
Eagle
Gull
Jack
Kag-ish-a-bog-a-mog
Kasshabog
Ketchacum
Loucks
Mississagua
Oak
Pencil
Pilot
Serpentine
Shemong
Stony
Stoplog
Tallan

PRESCOTT.

Atocas
Autaca
Azatika
Deseticaux
Dez Amecane
Fournier
Fournierville
Graisse
Gratton Corner
Great
Hamilton
Large
Little Nation
L'Orignal
McAlpine
Nation
Petite Nation
Rigaud
South Nation

PRINCE EDWARD.

Albury
Athol
Ameliasburg
Bald
Big
Big Sandy
Capt. John's
Carrying Place
Cedar
Cole
Cornwall Park
Cow
Egg
Foresters
Fox
Grape
Green
Grove
Horse
Huff
Indian
Indian
Little Sandy
Massasauga
Miller
Muscote
Northport
Omderdonk
Pine
Pleasant
Potter
Prince Edward
Quinte
Redenersville
Robinson
Rossmore
Salmon
Salt
Salt
Scotch Bonnet
Ship
Smoke
Solmes
Solmesville
Sophiasburg
South
South Bay
Stoneburgh
Telegraph
Wallbridge
Way
Weller
Wellington
Wicked
Youngs

District de la RIVIÈRE LA-PLUIE.

NOTE—Tous les noms primitivement sous ce titre sont maintenant dans Kénora, un nouveau district formé avec la partie nord de l'ancien district de la rivière La-Pluie.

RENFREW.

Bark
Beardwood
Blackfish
Carson
Charlotte
Gorman
Greenan
Lève
McMaster
Madawaska
Paugh
Petawawa
Petewawa
Rockliffe
Stonecliff
York

RUSSELL.

Bearbrook
Bray
Bray's Crossing
Carlsbad Springs
Cheney
Cheney Station
Cobb
Eastman's Springs
Embrun
Little Nation
Martel
Martel Corners
Nation
Petite Nation
St. Onge
South Nation
The Lake

SIMCOE.

Bond-Head
Georgian
Glenhuron
Kempenfelt
Penetanguishene

STORMONT.

Black
Chrysler
Croil
Crysler
Dickinson Landing
Eamer
Farran Point
Harrison
Harrison's Corners
Hoople
Little Nation
McMillan Corners
Mille Roches
Monckland
Monklands
Nation
Osnabruck
Osnabruck centre
Oznabruck
Petite Nation
Raisin
Raisins, Riv. aux
St. Andrews
Sheak
Sheek
Sheik's
Shieck
South Nation

SUDBURY (District.)

Missinabi
Missinabie
Missinaibi
Wahnapitae
Wakamagaming
Wakami
Wanapitei

District de la BAIE-DU-TONNERRE.

Aldridge
Allanwater
Bagutchuan
Barbara
Barnard
Barrington
Beckington
Black Sturgeon
Bonnet
Brodeur
Brûlé
Bukemiga
Caldwell
Campbell
Caribou
Carp
Cat-tail
Chivelston
Crystal
Davies
Dawson
Devizes
Edward
Elbow
Elizabeth
Emma
Eskwanonwatin
Esquanonwatin
Flatland
Frank
Frazer
Geikie
George
Georgia
Gourdeau
Grand
Grand
Granite
Grassy
Greenbush
Grey
Gull
Gzowski
Hannah
Harris
Haystack

ONTARIO—*Fin.*

District de la BAIE-DU-TONNERRE.—*Fin.*

Heathcote
Houghton
Humboldt
Jarvis
Jean
Jean-Pierre
Jessie
Jojo
Kabitotikwia
Kabitotiquia
Kagianagami
Kaiashk
Kama
Kaministikwia
Kashaweogama
Kawakashkagama
Kawasgisguegat
Kawashkagama
Kawaweogama
Kawawiagamak
Kelvin
Kenogami
Kenny
Keshkabuon
Kopka
Lasher
Little Flatland
Logan
Lomond
Lookout
McEwen
McIntyre
McKay
McKellar
Mackenzie
McLaurin
Magnet
Makokibatan
Manitou
Maria
Marshall
Martin
Masinabik
Mattice
Mazokama
Michipicoten
Middlebrun
Miminiska
Mission
Montreal
Muddy
Murchison
Nameiben
Nepigon
Neston
Nipigon
Nonwatin
Nonwatinose
North Wind
Obonga
Oboshkegan
Obowanga
Ogoki
Ombabika
Onamakawash
Onaman
Onamanisagi
Opichuan
Orient
Pagwachuan
Parks
Pashkokogan
Pawghtchewan
Pawgutchewan
Pickitigouching
Pijitawabik
Pijitawabekong
Pikitigushi
Pishidgi
Pittiwabikong
Porphyry
Powgulchuan
Randolph
Reef
Robinson
St. John
Sapasook
Sapasoose
Sapasuk
Savant
Selwyn
Seseganaga
Shaganash
Shakespeare
Shangoina
Sharp Mt. (lake)
Sheepshank
Sheesheeb
Sheesheeb
Smoothrock
Surprise
Swede
Tempest
Threemount
Tiernan
Triangle
Turtle
Wabakimi
Wabinosh
Wanogu
Waweig
Wawiag
Wawong
Wendigokan
Whiteclay
White's
Whitesand
Wigwasan
Windigo
Windigokan

VICTORIA.

Burnt
Montgomery
Young

WELLAND.

Chantler
Chippawa
Chippewa
Gasline
Welland

WELLINGTON.

Glenallan

WENTWORTH.

Binbrook
Blackheath
Clappison
Harper Corners
Ryckman
Stony
Stoney

YORK.

Clairville
Eglinton
Elder
Elder Mills
Elder's Mills
Fox
Hagerman
Hagerman's Corners
Humber
Laskay
Laskey
O'Sullivan
O'Sullivans Corners
Snake

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

KINGS.

East Souris
Hd. of St. Peter's Bay
Montague
Montague Bridge
Peters Road
St. Peter
Souris

QUEENS.

Grand Rustuco
New Wiltshire
North Rustico
North Wiltshire
St. Peter
Wiltshire

PRINCE.

Big (or N.) Miminigash
Cascumpeque
Holland
Little (or S.) Miminigash
Malpeque
Miminegash
Minimegash
Princetown
Richmond
Roseville
Skinner Pond

QUEBEC.

District de l'ABITIBI.

Abitibi
Agotawekami
Asinitchibastat
Atik
Atikosipi
Baxter
Bell
Broadback
Brownwater
Brushy
Buck-hill
Cabane
Chebistuanonekau
Chensagi
Chibougamau
Christopherson
Clay
Coban
Coffee
Cold
Cone
Dome
Eatchepashi
Elizabeth
Etchipotchi
Evans
Florence
Garden Island
Geikie
Gens-de-terre
Gizzard
Hannah Bay river
Harricanaw
Height-of-land
Hugh
Ice
Iserhoff
Island
Kabona
Kampigukakatoka
Kamshigama
Kaniapiskau
Kanusio
Kekek
Kelvin
Keniapiskau

QUEBEC—*Suite.*

District de l'Abitibi—*Fin.*

Kiask
Kiemawisk
Kirk
Kitchigama
Lady Beatrix
Little Nottaway
Long
Macoostigan
Maikasksagi
Makustigan
Matchimanito
Mattagami
Mattawagosik
Megiskun
Mekiscan
Metchiskan
Metiscan
Michagama
Middleton
Migiskan
Mikwasach
Millie
Natchipotchi
Nipukatasi
Noddawai
Nodway
Northeast
Nottaway
Obadowagashing
Obatogamau
Olga
Opamiska
Opatawaga
Opawika
Opemiska
Opiwatakan
O'Sullivan
Otchisk
Paskagama
Pijuwyan
Puskitamika
Rabbit
Reid
Scott
Shabogama
Shamus
Sifton
Simon
Sleepy
Soskumika
Southwest
Taibi
Tshensagi
Wabanoni
Wabinoni
Waswanipi
Wedding
Wemistagosew
West
Wetetnagami
Wettigo
Whitegoose
Wikwaskopauk
Wotinimata

Argenteuil.

Beechridge
Dalesville
Greece Point
Hillhead
Kingham
Kingsey
Mid. Br. West river
St. André

District d'Ashuanipi.

Atikonak
Attikonak
Bowdoin
Grosswater
Kenemich
McLean
Melville
Rigolet
St. Jean

Bagot.

Actonvale

Beauce.

Adstock
Aylmer
Coldstream
Price
St. Francis
St. François

Beauharnois.

Buisson
Cartier
Cartierville
De Salaberry
Grand
St. Etienne-de-Beauharnois
St. Stanislas-de-Kostka

Berthier.

Askwahani
Eskwahani
Kapitachuan
Kapitajewan
Kapitashewinna
Mashamengoose
Matashi
Mejomanguse
Menjobaguse
Mitchinamekus

Bonaventure.

Baie des Chaleurs
Caplan
Chaleur
East
Matapedia
Metapedia
Pointe-à-la-Garde
Port Daniel
Port Daniel East
St. Chas.-de-Caplan
St. George Port Daniel
West
West Port Daniel

Chambly.

Chambly
St. Lambert

Champlain.

Assiwanan
Atem
Atim
Chakwa
Chisaouataisi
Great Beaver
Hair Cutting
Kamitsgamak
Kapitswe
Kekeo
Kickendatch
Kikendatch
Kirkendatch
Male
Manuan
Mashamengoose
Mattawa
Mejomanguse
Mekinak
Menjobaguse
Mitchinamekus
Mondonak
Najan
Obiduan
Onkammis
Oskelaneo
Pasiminikana
Pitopiko
Proud-sitting
Ribbon
Ruban
Saskawatisi
St. Maurice
Sandy-beach
Sassawatisi
Travers
Wayagamak
Weymontachi
White Bear

Charlevoix.

Baie-St. Paul
Coudres
Malbaie
Murray Bay
St. Paul's Bay

Chateauguay.

Allan Corners
Fèves
Rivière-des-Fèves
St. Urbain-de-Chateauguay

Chicoutimi.

Askitichi
Foamfall
Ha Ha
Kapikitegoitch
Metabetchouan
Nikabau
Pipmakan
Pitmuskin

Compton.

Springhill
St. Francis
St. François

Drummond.

St. Francis
St. François

Gaspé.

Anse-au-Vallon
Brion
Bryon
Byron
Cap Chat
Cap-de-Chate
Cap Chatte
Cross
Despair
Espoir
Grande-Anse
L'Anse-à-Valleau
Macquereau
Maquereau
Martin
Martre
Rivière-à-la-Martre
Ste-Anne-des-Monts

Hochelaga.

Back
Côte-des-Neiges-Ouest
Longue-Pointe
Nuns
Prairies
Rivière-des-Prairies
St. Helen
Ste-Hélène
St. Paul

Huntington.

Anderson Corners
Calvin Grove
Carr
Carr's Crossing
Clyde Corners
Coffey
Coffey's Corners
Cowan
Hinchinbrook
Kelvingrove
Maybank
O'Neil
O'Neill's Corners
Port Lewis
Port Louis
Ste. Agnès-de-Dundee
St. Regis
Starnesboro
Whitees

Iberville.

Mount Johnson
St. Alexandre
Ste. Brigide
St. Gregoire

Jacques-Cartier.

Allan
Back
Caron
Dowker
Lynch

QUEBEC—*Suite*.

JACQUES-CARTIER—*Fin*.

Macdougall's
Marion
Marion
Orme
Prairies
Ste-Anne-de-Bellevue
Ste-Anne du bout de l'Ile
Ste. Geneviève
St. Laurent
St. Laurent, Montréal
Tortue
Valois
Valoisville

JOLIETTE.

Askwahani
Eskwahani
Kapemitchigama
Kapitajewan
Kapitashewinna
Kapitachuan
Tunagamik

LAC ST-JEAN.

Ashuapmuchuan
Commissioners
File-axe
Mistassibi
Muskosibi
Ouasiemska
Peribonka
St. Maurice
Ticouabi
Tikonabi
Tikuape
Washimeska
Wassienska

LAVAL.

Back
Bélanger
Tétreauville
Parc-Laval
Prairies
Village Bélanger

LÉVIS.

St. Henri
St. Henri Station

L'ISLET.

Algernon
Roche à Veillons
St. Roch-des-Aulnaies
South

LOTBINIÈRE.

Deschaillons
Eschaillons
St. Antoine-de-Tilly
St. Antoine, Lotbinière
Ste. Emelie
Ste. Emilie
Ste. Emmélie
St. Jean Deschaillons

MASKINONGÉ.

Kapitajewan
Kapitashewinna
Kapitachuan
Mashamangoose
Mejomanguse
Menjobaguse
Mitchinamekus
Nemikachi

MATANE.

Causapscal
Cosupscoult
Great Metis
Matapedia
Metapedia
Metis
Mitis
Ste. Angèle-de-Rimouski

MÉGANTIC.

Bécancour
Bigsby
Black
Clapham
Coldstream
Coleraine
Colraine
Ireland
Lake Megantic
Megantic
Robertson
Robertson Station
Sacré-Cœur-de-Marie
St. Antoine-de-Pont-Briand
Thetford

MISSISQUOI.

Nutt
Nutt's Corners

District de MISTASSINI.

Abatagush
Albanel
Cabistachuan
Chabatok
Cooper
Kabistachuan
Kanotaikau
Kokomenhani
Little Mistassini
Marten
Miskitenau
Mistassini
Mistassinis
Mokwawastuk
Namiska
Nemiskau
Pinched-neck
Pontax
Pontiac
Poplar
Punichuan
Robert
Rupert
Tesaycau
Tesekau
Wahwanichi
Wakinichi
Wakonichi

MONTCALM.

Akos
Bear-grease
Bouchette
Kakashe
Kamachigama
Kapitachuan
Kapitajewan
Kapitashewinna
Namegos
Namegosis
Nemegos
Nemegosis
O'Sullivan
Shesheinquan
Shoshokwan

MONTMORENCY.

Cap Brûlé
Grand Lac Jacques Cartier
Jacques Cartier
Montée du Lac
Montée du Lac

OTTAWA.

Arcand
Arcans
Arosen
Aylmer
Cardinal's
Charlebois
Commandant
Deschênes
Deschênes Mills
Pointe Gatineau
Gens-de-Terre
Grand Lac du Commissaire
Jean-de-Terre
Kazabazua
Kinonge
Kirk Ferry
McLaren
McLaurin
Montebello
Nation
Nomining
North Nation
Ottawa
Papineau
Petite Nation
Remic
Remous
Rousseau
Roussin
Ste.Rosalie
St. Sixte
Salmon
Sincique
Sugarbush
Thirty-one-mile
Wabassi
Wilson Corners

PONTIAC.

Abbika
Anwatan
Apika
Atikmahik
Barriere
Big
Big Obashing
Burnt Bay
Carcajou
Chief
Deepwater
Dumoine
Egle
Eel
Expanse
Fisher
Gaotanaga
Gens-de-terre
Grand
Grand Lake Victoria
Islands
Jean de Terre
Kahuch
Kajakankikamak
Kakabonga
Kakebonka
Kanikawinika
Kanimitti
Kapitachuan
Kapitajewan
Kapitashewinna
Kapitagama
Katonche
Kawasachuan
Kawastaguta
Keec
Kee-ec-kee-ec
Keepawa
Kekeko
Kewagama
Kiekkiek
Kinojevis
Kipawa
Kokomis
Lapéche
Lily
Little Roger
Little Rogers
Lonely
Maganasibi
Mann
Mishomis
Moosehorn
Namawash
Nawapitechin
Newagama
Nipmenanni
Obashing
Obaska
Obikoba
Obiska
Opasatika
Opequanne
Opequon
Opikwan
Osisko
Otanabi
Quinze
Quio
Quyon
Rapides
Roger
Rogers
Shesheinquann

QUEBEC—*Fin.*

PONTIAC—*Fin.*

Shoshokwan
Temiscaming
Temiscamingue
Temiskaming
Thomasine
Tiger
Timiskamingue
Tomasine
Wabaskus
Wapusanan
Washeka
Waskega
Winawiash

PORTNEUF.

Dombourg
Donbour
Frechette

QUÉBEC.

Kajoualwang
Najualand
Najwalwank

RICHMOND.

St. Francis
St. François

RIMOUSKI.

Arignole
Mistigouche
Mistigouêche
Mistikus
Orignal

ROUVILLE.

Huron
Marieville
Richelieu
Village Richelieu

SAGUENAY.

Bason
Bersimis
Betsiamits
Bouleau
Chaloupe
Choniaban
Eskimo
Esquimaux
Fall
Godbout
Goodbout
Ichimanicuagan
Ishimanikuagan
Jupiter
Jupiter
Little Mecattina
Little Natashquan
Manicuagan
Manicouagan
Manikuagan
Marguerite
Martimoki
Mecatina
Mekattina
Mille-Vaches
Moisie
Monts
Mooshaulagan
Mouchalagan
Mushalagan
Muskwaro
Nabesipi
Nabesippi
Nabisipi
Napetipi
Natashkwan
Natashquan
Observation
Olomanoshibo
Pashashibu
Peashteebee
Pentecôte
Pepechekau
Piashti
Piastre
Pikapao
Pikopao
Pipishikau
Pointe-des-Monts
Quetachu
Romaine
St. Augustin
St. Augustine
Ste. Marguerite
Ste. Marguerite
Sassaganaga
Sault-au-Cochon
Saut de Cochon
Saut de Mouton
Sawbill
Sept Iles
Seven Islands
Shallop
Shecatica
Shekatika
Sheldrake
Sholiaban
Souriban
Sourilaban
Southwest
Tadoussac
Todnustook
Toolnustook
Tortue
Tulnustuk
Waputstagamu
Washikuti
Washsheecootai
Watcheeshoo
Watsheeshoo
Watshishu

ST. JEAN.

Belle-Vallée
Fort Lennox
Ile-aux-Noix
Noix
St. Bernard-Sud
St. Valentin

ST. MAURICE.

Goldfinch
Kawaskisigat
Kempt
Mashamengoose
Mejomanguse
Menjobaguse
Mitchinamekus
Pakonsigane
Pieromonta
St. Maurice
Shawenegan
Wabaskoutyunk
Wagwabeya
Wagwabika

SHEFFORD.

Rochelle
Ste. Anne-de-Stukely
Ste-Cécile-de-Milton

SHERBROOKE.

Ascot
Little Magog
Magog
St. Francis
St. François
Sherbrooke

SOULANGES.

Baudet
Beaudet
Beaujeu
Bodet
Bouleau
Cèdres
Chateauguay
Dadancourt
Dalhousie Mills
Dalhousie Station
D'Alogmy
Dondaine
Giroux
Grande Batture
Grande Ile aux Erables
Joubert
Lalonde
Leonard
Maple
Petite Ile aux Cygnes
River Beaudette
Round
Sévigny
Soulanges
Thorn

STANSTEAD.

Baldwin's pond
Barnston pond
Little Magog
Magog
Lyster

TÉMISCOUATA.

Coudres

TERREBONNE.

Rouge
Ste Thérèse-de-Blainville.

DEUX-MONTAGNES.

Chicot
La Chapelle
Petit Chicot
St. Columban
Colombe
Coulombe
Garthby
Garthby Station
St. Francis
St. François
Stratford
Ward
Wolfestown

VAUDREUIL.

Brucy's
Brussy
Dorion
Graham
Graisse
Green Valley
Ile Perrot
Lavigne
Pointe Fortune
Raquette
Rigaud
Vaudreuil
Verte-Vallée

WOLFE.

Aylmer
Bisby
Belmina
Breeches

YAMASKA.

St. Francis
St. François
Ste. Monique des Deux-Montagnes.
Ste. Monique

SASKATCHEWAN.

Attitti
Barrel
Basquia
Bear
Bear Lake river
Beaver
Big Cutarm
Big Sturgeon
Bonald
Bowtree
Buffalo Pound
Caribou
Carrot
Churchill
Cumberland
Cutarm
Deschambault
Doctor
Duck
Fish
Forks
Frenchman
Frobisher
Gap
Goosehunting
Great Bear Sand hills
Hanging Hide
Heron
Highpound
Highview
Hillfarm
Humboldt
Indian Pear
Iskwatikan
Jumping Deer
Kakinagimak
Kakinokumak
Kamatsi
Keg
Kyaska
Kaposvar
La Ronge
Leather
Little Cutarm
Lodge
Long
Long
Lowes
Manawan
Maple
McFarlane
Medicine Lodge
Merion
Mineronte
Mirond
Missinnippi
Montreal
Moose
Moosejaw
Mudjatik
Mukoman
Muskwesi
Namew
Neale
Negik
Nemei
Nemeiben
Opachuanau
Pachewanow
Pagato
Pasquia
Payoonan
Pebble
Pelican
Peonan
Pine Island lake
Pink
Pinto
Pita
Potato
Primeau
Rapid River
Rapid River lake
Red Deer
Reindeer
Roche Percée
Root
Saskeram
Seepanock
Shell
Shell Brook
Silver
Sipanok
Sisipuk
Souris
Stone
Sturgeon
Sturgeon-Weir
Torch
Trade
Valleyview
Vermilion
Wapawekka
Wapoos
Wapus
Wasawakasik
White Mud
Whitesand
Willowbunch
Wintego
Wood
Wood Mt. river

UNGAVA.

Abloviak
Akpatok
Akpatok
Akwatuk
Alukpaluk
Aquatuk
Aukpatuk
Beacon
Bennett
Big
Big Rock
Bishop Roggan
Bowdoin
Burgoyne
Burwell
Button
Cairn
Cape of Hopes Advance
Charles
Chidley
Chimo
Chudleigh
Comb
Deception
Diana
Doctor
Douglas
Dyke
Eastmain
Eider
Fisher
Fort Chimo
Fosters
George
Goose
Gray
Great Bishop Roggan
Grey Goose
Gyrfalcon
High Fall
Hopes Advance
Hudson
Inukshiligaluk
Inukshuktuyuk
Ittimenoktok
Jacob
Joy
Junnusuksoak
Kangerthialuksoak
Kaniapiskau
Kattaktok
Katukok
Keglo
Kenogamissee
Kernertut
King George
Koysoak
Kyak
Labrador reef
Larch
Leaf
Little Charlton
McLean
McLean
McLelan
Maiden
Manitounuk
Mansel
Mansfield
Moses Oates
Nauyats
Nedluk
Nepihjee
Neptune Head
North
Old Factory
Omanek
Opinaca
Opinaka
Pauktorvik
Payne
Petatstekupau
Petishikupau
Petitsikapau
Petshikupau
Plover
Prince Henry Foreland
Prince of Wales
Richmond
Roggan
Seal
Shedlui
Solomons Temples
South
Stimukoktok
Straight
Stupart
Tasurak
The Wart
Tisiriuk
Trodely
Tunnussaksuk
Tuttle
Tuvalik
Uibvaksoak
Uinaksoak
Wakeham
Wales
Wauguash
Weggs
Whale
Whitley
Wiachuan
William Smith
Wood

YUKON.

Adams
Aishihik
Alki
Allgold
Alligator
Alma
Alsek
Annie
Anticline
Arkansas
Arkell
Atlin
Australia
Bach
Baker
Bald
Bear
Beaton
Bedrock
Benson
Big Salmon
Bird
Bisel
Blackfox
Blanchard
Bonanza
Boswell
Boulder

YUKON—*Suite.*

Boundary
Braeburn
Brantnober
Brewer
Browns
Bryant
Burnham
Burns
Burton
Calder
Calf
Campbell
Canyon
Carcross
Caribou
Caribou
Caribou Crossing
Carmack
Cassiar
Cave
Chandindu
Christie
Clear
Clinton
Clondyke
Coal
Cone
Conrad
Cooper
Crater
Crooked
Cudahy
Dail
Dalton
Davidson
Davis
Dawson
Dawson City
Deadwood
Dewdney
Dezadeash
Dion
Disella
Dognose
Dollis
Dome
Dominion
Donjek
Duckie
Dundalk
Eagle Nest
Earn
Edith
Eldorado
Emil
Ensley
Ethel
Eureka
Fairfield
Fay
Field
Finger
Finlayson
Five-finger
Flat
Florence
Fort Selkirk
Fortymile
Frances
Frederick
Fresno
Friday
Galena
Garnet
Gilliam
Glacier
Gladman
Glenlyon
Gnat
Gold
Goldbottom
Golden
Golden Horn
Gold-run
Granger
Granite
Gray
Green
Grizzly
Gull
Gustavus
Haeckel
Haggart
Haldane
Hall
Hancock
Harper
Harris
Hart
Healy
Henderson
Hendon
Henrietta
Hess
Hester
Hinton
Hodnett
Hoole
Hootalinqua
Hopkins
Horton
Hunker
Hutshi
Hutshiku
Illes
Independence
Indian
Ingram
Itsi
Janet
Jensen
Jim
Joel
John
Johnston
Joy
Jubilee
Kalzas
Kaskawulsh
Katrina
Keele
Ketza
Kitza
Klatsa
Klokhok
Klondike
Klotassin
Klotz
Kluane
Kluhini
Klukshu
Klusha
Koidern
Kusawa
Kwichpak
Laberge
Ladue
Lake
Lansdowne
Lansing
Lapie
Last-chance
Laura
Laurier
Lebarge
Leotta
Lewes
Lewis
Lewis
Liard
Little Atlin
Little Blanche
Little-gem
Little Salmon
Logan
Lombard
Lorne
Lubbock
Lucky
M'Clintock
McConnell
McEvoy
Macmillan
McPherson
McQuesten
Maloney
Marsh
Mary
Matheson
Maunoir
Mayo
Meadow
Mendenhall
Michaud
Michie
Miles
Miller
Miners
Minnie Bell
Mint
Mistake
Montana
Moose
Mooseskin
Morley
Morrison
Mosquito
Mountain
Nahoni
Nares
Narchilla
Needle
Nello
Nevin
New Zealand
Nipple
Nisling
Nisutlin
Nogold
Nordenskiöld
North
O'Brien
O'Connor
Ogilvie
Oldman
Oldwoman
Ophir
Orchay
Ortell
Osgood
Ottawa
Parker
Pelly
Perkins
Perthers
Perthes
Peterson
Pitts
Poker
Porcupine
Porter
Povoas
Prejevalsky
Prevost
Ptarmigan
Pugh
Pyramid
Quartz
Québec
Quiet
Quinn
Reindeer
Remington
Richthofen
Riddell
Rink
River (mt.)
Rob Roy
Rogue
Rose
Rosebud
Ross
Ruby
Saint-Cyr
St. Hilary
Satasha
Sayia
Sayyea
Scroggie
Selukmun
Selkirk
Selous
Selwyn
Semenof
Shakwak
Sheep
Sheldon
Sifton
Simmons
Simpson
Simpson Tower
Sixty
Sixtymile
Slate
Small Duck
Soda
Stake
Star
Starr
Stewart
Stony
Sulphur
Sunday
Surprise
Swede
Tagish
Tahte
Takhini
Taku
Taltmain
Tantalus
Tasin
Tatchum
Tatonduk
Tatshenshini
Tay
Taye
Terrace
Teslin
The Three Guardsmen
Thistle
Thomas
Thron-diuck
Til-e-i-tsho

YUKON—*Fin.*

YUKON—*Fin.*

Tillei
Tintina
Tlet-tlan-a-tsoots
Too-flat
Too-much-gold
Too-tlas
Tower
Traffic
Tummel
Tustles
Tyers
Unahini
Vancouver
Von Wilczek
Walker
Watson
Wellesley
Wesketahin
Wheaton
White
Whitehorse
Whitestone
Wilson
Windy
Wolf
Woodside
Yukon

COMTES AU CANADA.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Albert
Carleton
Charlotte
Gloucester
Kent
Kings
Madawaska
Northumberland
Queens
Restigouche
St. John
Sunbury
Victoria
Westmorland
York

NOUVELLE-ECOSSE.

Annapolis
Antigonish
Cape Breton
Colchester
Cumberland
Digby
Guysborough
Halifax
Hants
Inverness
Kings
Lunenburg
Pictou
Queens
Richmond
Shelburne
Victoria
Yarmouth

ONTARIO.

Addington
Algoma (district)
Brant
Bruce
Carleton
Dufferin
Dundas
Durham
Elgin
Essex
Frontenac
Glengarry
Grenville
Grey
Haldimand
Haliburton
Halton
Hastings
Huron
Kenora (district)
Kent
Lambton
Lanark
Leeds
Lennox
Lincoln
Manitoulin (district)
Middlesex
Muskoka (district)
Nipissing (district)
Norfolk
Northumberland
Ontario
Oxford
Parry Sound (district)
Peel
Perth
Peterborough
Prescott
Prince Edward
Rainy river (district)
Renfrew
Russell
Simcoe
Stormont
Sudbury (district)
Baie du Tonnerre (district)
Victoria
Waterloo
Welland
Wellington
Wentworth
York

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Kings
Prince
Queens

QUÉBEC.

Abitibi (district)
Argenteuil
Arthabaska
Ashuanipi (district)
Bagot
Beauharnois
Beauce
Bellechasse
Berthier
Bonaventure
Brome
Chambly
Champlain
Charlevoix
Chateauguay
Chicoutimi
Compton
Dorchester
Drummond
Gaspé
Hochelaga
Huntingdon
Iberville
Jacques Cartier
Joliette
Kamouraska
Lake St-Jean
Laprairie
L'Assomption
Laval
Lévis
L'Islet
Lotbinière
Matane
Maskinongé
Mégantic
Missisquoi
Mistassini (district)
Montcalm
Montmagny
Montmorency
Napierville
Nicolet
Ottawa
Pontiac
Portneuf
Québec
Richelieu
Richmond
Rimouski
Rouville
Saguenay
Shefford
Sherbrooke
Soulanges
Stanstead
St. Hyacinthe
St. Johns
St. Maurice
Temiscouata
Terrebonne
Deux Montagnes
Vaudreuil
Verchères
Wolfe
Yamaska

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.

Township.	Comté ou District.
Aberdeen	Algoma.
Abinger	Addington.
Adams	Sudbury.
Adelaide	Middlesex.
Adjala	Simcoe.
Admaston	Renfrew.
Adolphustown	Lennox.
Airy	Nipissing.
Albemarle	Bruce.
Albert	Algoma.
Albion	Peel.
Aldborough	Elgin.
Alexandra	Sudbury.
Alfred	Prescott.
Algona, North	Renfrew.
Algona, South	"
Alice	"
Allan	Manitoulin.
Allen	Sudbury.
Alnwick	Northumberland.
Amabel	Bruce.
Amaranth	Dufferin.
Ameliasburgh	Prince Edward.
Ames	Thunder Bay.
Amherst Island	Lennox.
Amyot	Sudbury.
Ancaster	Wentworth.
Anderdon	Essex.
Anderson	Algoma.
Anglesea	Addington.
Anglin	Nipissing.
Anson	Haliburton.
Anstruther	Peterborough.
Antoine	Nipissing.
Appleby	Subdury.
Archibald	Algoma.
Armour	Parry-Sound.
Armstrong	Nipissing.
Arran	Bruce.
Artemesia	Grey.
Arthur	Wellington.
Ashby	Addington.
Ashfield	Huron.
Askin	Nipissing.
Asphodel	Peterborough.
Asquith	Sudbury.
Assiginack	Manitoulin.
Athol	Prince Edward.
Atwood	Rivière-La-Pluie.
Aubin	Sudbury.
Aubrey	Kenora.
Auden	Algoma.
Augusta	Grenville.
Auld	Nipissing.
Aurora	"
Awenge	Algoma.
Aweres	"
Awrey	Sudbury.
Aylmer	"
Aylsworth	Rivière-La-Pluie.
Badgerow	Nipissing.
Bagot	Renfrew.
Bain	Baie-du-Tonnerre.
Baldwin	Sudbury.
Balfour	"
Ballantyne	Nipissing.
Bangor	Hastings.
Banks	Nipissing.
Bannerman	Algoma.
Barber	Nipissing.
Barker	Algoma.
Barlow	Baie-du-Tonnerre.
Barnet	Nipissing.
Barr	"
Barrie	Frontenac.
Barrie Island	Manitoulin.
Barron	Nipissing.
Bartlett	Sudbury.
Barton	Wentworth
Barwick	Rivière-La-Pluie.
Bastard	Leeds.
Bastedo	Nipissing.
Bathurst	Lanark.
Baxter	Muskoka.
Bayham	Elgin.
Bayly	Nipissing.
Beardmore	Sudbury.
Beaucage	Nipissing.
Beauchamp	"
Beatty	"
Beaumont	Sudbury.
Beck	"
Beckwith	Lanark.
Bedford	Frontenac.
Bell	Baie-du-Tonnerre.
Belmont	Peterborough.
Bennett	Rivière-La-Pluie.
Benoit	Nipissing.
Bentinck	Grey.
Beresford	Nipissing.
Berry	"
Bertie	Welland.
Bertram	Nipissing.
Bethune	Parry-Sound.
Beverely	Wentworth.
Bexely	Victoria.
Bicknell	Algoma.
Biddulph	Middlesex.
Bidwell	Manitoulin.
Bigelow	Sudbury.
Biggar	Nipissing.
Bigwood	Sudbury.
Billings	Manitoulin.
Binbrook	Wentworth.
Bishop	Nipissing.
Blackstock	"
Blain	"
Blair	Parry-Sound.
Blake	Baie-du-Tonnerre.
Blandford	Oxford.
Blanchard	Perth.
Blenheim	Oxford.
Blezard	Sudbury.
Blount	Nipissing.
Blue	Rivière-La-Pluie.
Blyth	Nipissing.
Blithfield	Renfrew.
Bond	Nipissing.
Bonfield	"
Bonis	"
Booth	Baie-du-Tonnerre.
Borden	Sudbury.
Bosanquet	Lambton.
Boston	Nipissing.
Boulter	"
Bowell	Sudbury.
Bower	Nipissing.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Bowman	Nipissing.
Bowyer	"
Boyce	Algoma.
Boyd	Nipissing.
Bradburn	Sudbury.
Brant	Bruce.
Brantford	Brant.
Brethour	Nipissing.
Brewster	"
Bridgland	Algoma.
Bright	"
Brighton	Northumberland.
Briggs	Nipissing.
Brigstocke	"
Bristol	Subdury.
Britton	Kenora.
Brock	Ontario.
Broder	Sudbury.
Bromley	Renfrew.
Bronson	Nipissing.
Brooke	Lambton.
Brougham	Renfrew.
Brower	Nipissing.
Brown	Parry-Sound.
Browning	Sudbury.
Bruce	Bruce.
Brudenell	Renfrew.
Brunel	Muskoka.
Brunet	Sudbury.
Bruton	Haliburton.
Bryce	Nipissing.
Buchanan	Renfrew.
Bucke	Nipissing.
Burford	Brant.
Burgess, North	Lanark.
Burgess, South	Leeds.
Burk	Kenora.
Burleigh	Peterborough.
Burns	Renfrew.
Burpee	Parry-Sound.
Burpee	Manitoulin.
Burriss	Rivière-La-Pluie.
Burritt	Sudbury.
Burrows	"
Burt	Nipissing.
Burton	Parry Sound.
Burwash	Sudbury.
Butt	Nipissing.
Byers	Sudbury.
Byron	Baie-du-Tonnerre.
Cabot	Sudbury.
Caistor	Lincoln.
Calder	Sudbury.
Caldwell	Nipissing.
Caledon	Peel.
Caledonia	Prescott.
Calvert	Nipissing.
Calvin	"
Cambridge	Russell.
Camden	Kent.
Camden East	Addington.
Cameron	Nipissing.
Campbell	Manitoulin.
Canborough	Haldimand.
Cane	Nipissing.
Canisbay	"
Canonto, North	Frontenac.
Canonto, South	"
Capreol	Sudbury.
Caradoc	Middlesex.
Carden	Victoria.
Cardiff	Haliburton.
Cardwell	Muskoka.
Carling	Parry-Sound.
Carlow	Hastings.
Carlyle	Manitoulin.
Carman	Nipissing.
Carnarvon	Manitoulin.
Carnegie	Sudbury.
Carpenter	Rivière-La-Pluie.
Carr	Nipissing.
Carrick	Bruce.
Carscallen	Sudbury.
Cartier	"
Cartwright	Durham.
Cascaden	Sudbury.
Casey	Nipissing.
Casgrain	Algoma.
Cashel	Hastings.
Casimir	Sudbury.
Cassels	Nipissing.
Catharine	"
Cavan	Durham.
Cavendish	Peterborough.
Cayuga, North	Haldimand.
Cayuga, South	"
Chaffey	Muskoka.
Chamberlain	Nipissing.
Chambers	"
Chandos	Peterborough.
Chapleau	Sudbury.
Chapman	Parry-Sound.
Charlottenburg	Glengarry.
Charlotteville	Norfolk.
Charlton	Nipissing.
Charters	"
Chatham	Kent.
Cherriman	Sudbury.
Chesley	Algoma.
Chenier	Sudbury.
Chewett	"
Childerhose	"
Chinguacousy	Peel.
Chipman	Baie-du-Tonnerre.
Chisholm	Nipissing.
Chown	"
Christie	Parry-Sound.
Churchill	Sudbury.
Clancy	Nipissing.
Clara	Renfrew.
Clarence	Russell.
Clarendon	Frontenac.
Clarke	Durham.
Clary	Nipissing.
Clavet	Algoma.
Cleaver	Nipissing.
Cleland	Sudbury.
Clergue	Nipissing.
Clinton	Lincoln.
Clute	Sudbury.
Clyde	Haliburton.
Cobden	Algoma.
Cochrane	Sudbury.
Cockburn Island	Manitoulin.
Cody	Nipissing.
Colborne	Huron.
Colchester, North	Essex.
Colchester, South	"

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Cole	Nipissing.
Coleman	"
Collingwood	Grey.
Collins	Sudbury.
Colquhoun	"
Commanda	Nipissing.
Conger	Parry-Sound.
Conmee	Baie-du-Tonnerre.
Cook	Nipissing.
Corkhill	"
Corley	"
Cornwall	Stormont.
Cosby	Sudbury.
Côté	"
Cotton	Nipissing.
Coulson	"
Cox	Sudbury.
Craig	"
Cramabe	Northumberland
Crawford	Sudbury.
Creelman	"
Creighton	"
Crerar	Nipissing.
Croft	Parry-Sound.
Crooks	Baie-du-Tonnerre.
Crosby, North	Leeds.
Crosby, South	"
Crowland	Welland.
Crozier	Rivière-La-Pluie.
Culross	Bruce.
Cumberland	Russell.
Curran	Rivière-La-Pluie.
Currie	Nipissing.
Curtis	Algoma.
Dack	Nipissing.
Dalhousie	Lanark.
Dalton	Victoria.
Dana	Nipissing.
Dance	Rivière-La Pluie.
Dane	Nipissing.
D'Arcy	Sudbury.
Dargavel	"
Darling	Lanark.
Darlington	Durham.
Davidson	Nipissing.
Davis	Sudbury.
Dawn	Lambton.
Dawson	Manitoulin.
Day	Algoma.
Deacon	Nipissing.
Delamere	Sudbury.
Delaware	Middlesex.
Deloro	Sudbury.
De Morest	Nipissing.
Denbigh	Addington.
Denison	Sudbury.
Dennis	Algoma.
Denton	Sudbury.
Derby	Grey.
Dereham	Oxford.
Deroche	Algoma.
Devine	Nipissing.
Devitt	Algoma.
Devlin	Rivière-La-Pluie.
Dewart	"
Dickens	Nipissing.
Dickson	"
Digby	Victoria.
Dilke	Rivière-La-Pluie.
Dill	Sudbury.
Dobie	Rivière-La-Pluie.
Donovan	Nipissing.
Dorchester, North	Middlesex.
Dorchester, South	Elgin.
Dorion	Baie-du-Tonnerre.
Douglas	Sudbury.
Douro	Peterborough.
Dover, East	Kent.
Dover, West	"
Dowling	Sudbury.
Downie	Perth.
Doyle	Sudbury.
Draper	Muskoka.
Drummond	Lanark.
Drury	Sudbury.
Dryden	"
Dudley	Haliburton.
Duff	Sudbury.
Dufferin	Nipissing.
Dumfries, North	Waterloo
Dumfries, South	Brant.
Dummer	Peterborough.
Duncan	Algoma.
Dundonald	Nipissing.
Dungannon	Hastings.
Dunlop	Sudbury.
Dunn	Haldimand.
Dunnet	Sudbury.
Dunwich	Elgin.
Dymond	Nipissing.
Dysart	Haliburton.
Easthope, North	Perth.
Easthope, South	"
Eastnor	Bruce.
Eby	Nipissing.
Eddy	"
Edgar	"
Edwards	"
Edwardsburgh	Grenville.
Effingham	Addington.
Egan	Nipissing.
Egremont	Grey.
Eilber	Algoma.
Ekfrid	Middlesex.
Elderslie	Bruce.
Eldon	Victoria.
Eldorado	Sudbury.
Elizabethtown	Leeds.
Ellice	Perth.
Elma	"
Elmsley, North	Lanark.
Elmsley, South	Leeds.
Elzevir	Hastings.
Emily	Victoria.
Enniskillen	Lambton.
Ennismore	Peterborough.
Eramosa	Wellington.
Erin	"
Ermatinger	Sudbury.
Ernestown	Lennox.
Escott	Leeds.
Esquesing	Halton.
Essa	Simcoe.
Esten	Algoma.
Etobicoke	York.
Eton	Kenora.
Euphemia	Lambton.
Euphrasia	Grey.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Evanturel	Nipissing.
Evelyn	"
Eyre	Haliburton.
Fairbank	Sudbury.
Falconbridge	"
Falconer	Nipissing.
Fallon	"
Faraday	Hastings.
Farr	Nipissing.
Farrington	Rivière-La-Pluie.
Fauquier	Sudbury.
Fawcett	"
Fell	Nipissing.
Fenelon	Victoria.
Fenwick	Algoma.
Ferguson	Parry-Sound.
Fernow	Baie-du-Tonnerre.
Ferrie	Parry-Sound.
Ferris	Nipissing.
Field	"
Finch	Stormont.
Finlayson	Nipissing.
Fintry	Algoma.
Firstbrook	Nipissing.
Fisher	Algoma.
Fitzgerald	Nipissing.
Fitzroy	Carleton.
Flamborough, East	Wentworth..
Flamborough, West	"
Flavelle	Nipissing.
Fleck	Algoma.
Fleming	Rivière-La-Pluie.
Flos	Simcoe.
Foley	Parry-Sound.
Foster	Sudbury.
Fournier	"
Fox	Nipissing.
Foy	Sudbury.
Fraleck	Nipissing.
Fraleigh	Baie-du-Tonnerre.
Franklin	Muskoka.
Fraser	Renfrew.
Frechette	Sudbury.
Fredericksburgh, North	Lennox.
Fredericksburgh, South	"
Freeman	Muskoka.
French	Nipissing.
Freswick	"
Fripp	Sudbury.
Fullarton	Perth.
Fushimi	Algoma.
Gainsborough	Lincoln.
Galbraith	Algoma.
Gallagher	Sudbury.
Galna	Nipissing.
Galway	Peterborough.
Gamble	Nipissing.
Gamey	Sudbury.
Garafraxa, East	Dufferin.
Garafraxa, West	Wellington.
Garrow	Nipissing.
Garson	Sudbury.
Gaudette	Algoma.
Gauthier	Nipissing.
Geikie	Sudbury.
Georgina	York.
German	Nipissing.
Gibbons	"
Gibson	Muskoka.

Township.	Comté ou District.
Gill	Algoma.
Gillies	Baie-du-Tonnerre.
Gillmor	Algoma.
Glackmeyer	Nipissing.
Gladman	"
Gladstone	Algoma.
Glamorgan	Haliburton.
Glanford	Wentworth.
Glenelg	Grey.
Gloucester	Carleton.
Goderich	Huron.
Godfrey	Sudbury.
Gooderham	Nipissing.
Goodwin	Baie-du-Tonnerre.
Gordon	Manitoulin.
Gorham	Baie-du-Tonnerre.
Goschen	Sudbury.
Gosfield, North	Essex.
Gosfield, South	"
Gough	Sudbury.
Goulbourn	Carleton.
Gould	Algoma.
Gowan	Sudbury.
Gower, North	Carleton.
Gower, South	Grenville.
Graham	Sudbury.
Grant	Nipissing.
Grantham	Lincoln.
Grasett	Algoma.
Grattan	Renfrew.
Greenock	Bruce.
Grey	Huron.
Griffith	Renfrew.
Grigg	Nipissing.
Grimsby, North	Lincoln.
Grimsby, South	"
Grimsthorpe	Hastings.
Gross	Nipissing.
Guelph	Wellington.
Guibord	Nipissing.
Guilford	Haliburton.
Gurd	Parry-Sound.
Gurney	Sudbury.
Guthrie	Nipissing.
Gwillimbury, North	York.
Gwillimbury, East	"
Gwillimbury, West	Simcoe.
Haddo	Sudbury.
Haentschel	Nipissing.
Hagar	Sudbury.
Hagarty	Renfrew.
Hagerman	Parry-Sound.
Haggart	Sudbury.
Haldimand	Northumberland.
Halkirk	Rivière-La-Pluie.
Hallam	Sudbury.
Hallowell	Prince Edward.
Hamilton	Northumberland.
Hammell	Nipissing.
Hanlon	Algoma.
Hanmer	Sudbury.
Hanna	Nipissing.
Harburn	Haliburton.
Harcourt	"
Hardy	Parry-Sound.
Harley	Nipissing.
Harris	"
Harrison	Parry-Sound.
Harrow	Sudbury.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Hart	Sudbury.
Hartman	Kenora.
Harty	Sudbury.
Harvey	Peterborough.
Harwich	Kent.
Haughton	Algoma.
Haultain	Nipissing.
Havelock	Haliburton.
Havilland	Algoma.
Hawkesbury, East	Prescott.
Hawkesbury, West	"
Hawley	Sudbury.
Hay	Huron.
Haycock	Kénora.
Head	Renfrew.
Hearst	Nipissing.
Henderson	Baie-du-Tonnrre.
Hendrie	Sudbury.
Henry	"
Henwood	Nipissing.
Herrick	Algoma.
Herschell	Hastings.
Hess	Sudbury.
Hibbert	Perth.
Hillary	Sudbury.
Hilliard	Nipissing.
Hillier	Prince Edward.
Hilton	Algoma.
Himsworth, North	Parry-Sound.
Himsworth, South	"
Hinchinbrooke	Frontenac.
Hindon	Haliburton.
Hislop	Nipissing.
Hobbs	"
Hodgetts	Sudbury.
Hodgins	Algoma.
Holland	Grey.
Holmes	Nipissing.
Homer	Baie-du-Tonnerre.
Hope	Durham.
Horton	Renfrew.
Hoskin	Sudburv.
Houghton	Norfolk.
Howard	Kent.
Howey	Nipissing.
Howe Island	Frontenac.
Howick	Huron.
Howland	Manitoulin.
Hoyle	Sudbury.
Hudson	Nipissing.
Hugel	"
Hullett	Huron.
Humberstone	Welland.
Humboldt	Manitoulin.
Humphrey	Parry-Sound.
Hungerford	Hastings.
Hunter	Nipissing.
Huntingdon	Hastings.
Huntley	Carleton.
Huron	Bruce.
Hutton	Sudbury
Hyman	"
Idington	Algoma.
Ingram	Nipissing.
Innes	Baie-du-Tonnerre.
Innisfil	Simcoe.
Jaffray	Kénora.
James	Nipissing.
Jamieson	Sudbury.

Township.	Comté ou District.
Janes	Sudbury.
Jarvis	Algoma.
Jessop	Sudbury.
Jennings	"
Jocelyn	Algoma.
Johnson	"
Joly	Parry-Sound.
Jones	Renfrew.
Kaladar	Lennox.
Kars	Algoma.
Keefer	Sudbury.
Keely	Nipissing.
Kehoe	Algoma.
Kelly	Sudbury.
Kelvin	"
Kemp	"
Kendrey	"
Kennebec	Frontenac.
Kennedy	Nipissing.
Kenny	"
Kenyon	Glengarry.
Keppel	Grey.
Kerns	Nipissing.
Kerrs	"
Kinsaid	Algoma.
Kincardine	Bruce.
Kidd	Sudbury.
King	York.
Kingsford	Rivière-La-Pluie.
Kingsmill	Sudbury.
Kingston	Frontenac.
Kinloss	Bruce.
Kirkpatrick	Nipissing.
Kirkwood	Algoma.
Kitchener	Sudbury.
Kitley	Leeds.
Kittson	Nipissing.
Klock	"
Klotz	Baie-du-Tonnerre.
Knight	Nipissing.
Knox	"
Kohler	Algoma.
Korah	"
Lackner	Sudbury.
Laidlaw	"
Laird	Algoma.
Lake	Hastings.
Lamarche	Nipissing.
Lampman	Sudbury.
Lanark	Lanark.
Lancaster	Glengarry.
Langmuir	Nipissing.
Langton	Kenora.
Lansdowne	Leeds.
Lash	Rivière-La-Pluie.
Latchford	Nipissing.
Lauder	"
Laura	Sudbury.
Laurier	Parry-Sound.
Lavant	Lanark.
Law	Nipissing.
Lawrence	Haliburton.
Lawson	Nipissing.
Laxton	Victoria.
Leask	Sudbury.
Lebel	Nipissing.
Leckie	"
Ledger	Baie-du-Tonnerre.
Leeds	Leeds.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Lefroy	Algoma.
Leitch	Sudbury.
Leith	Nipissing.
Lennox	Sudbury.
Leo	Nipissing.
Leonard	"
Levack	Sudbury.
Lewis	Algoma.
Ley	"
Limerick	Hastings.
Lindsay	Bruce.
Lister	Nipissing.
Little	"
Livingstone	Haliburton.
Lobo	Middlesex.
Lochiel	Glengarry.
Lockhart	Nipissing.
Logan	Perth.
London	Middlesex.
Long	Algoma.
Longford	Victoria.
Longueuil	Prescott.
Lorne	Sudbury.
Lorrain	Nipissing.
Loudon	"
Loughborough	Frontenac.
Loughrin	Sudbury.
Louise	"
Lount	Parry-Sound.
Louth	Lincoln.
Loveland	Sudbury.
Low	Baie-du-Tonnerre.
Lucas	Sudbury.
Lumsden	"
Lundy	Nipissing.
Luther, East	Dufferin.
Luther, West	Wellington.
Lutterworth	Haliburton.
Lybster	Thunder Bay.
Lyell	Nipissing.
Lyman	"
Lynedoch	Renfrew.
Lyon	Baie-du-Tonnerre.
Mabee	Sudbury.
McArthur	"
McCallum	Nipissing.
McCann	"
McCart	"
McCarthy	Sudbury.
McCaul	Rivière-La-Pluie.
M'Clintock	Haliburton.
M'Clure	Hastings.
McCoig	Algoma.
McConkey	Parry Sound.
McConnell	Nipissing.
McCool	"
McCrae	Algoma.
McCraney	Nipissing.
McCrosson	Rainy River.
McDougall	Parry-Sound.
McElroy	Nipissing.
McFadden	"
McGarry	"
McGee	Sudbury.
McGiffin	Nipissing.
McGillivray	Middlesex.
McGiverin	Algoma.
McGowan	"
McGregor	Baie-du-Tonnerre.
McIntyre	Baie-du-Tonnerre.
McIrvine	Rivière-La-Pluie.
McKay	Renfrew.
McKellar	Parry-Sound.
McKeown	Sudbury.
McKillop	Huron.
McKim	Sudbury.
McLaren	Nipissing.
McLaughlin	"
McLean	Muskoka.
McLeod	Nipissing.
McMahon	Algoma.
McMillan	"
McMurchy	Sudbury.
McMurrich	Parry-Sound.
McNab	Renfrew.
McNamara	Sudbury.
McNaught	"
McNeil	Nipissing.
McNish	Sudbury.
McTavish	Baie-du-Tonnerre.
McVittie	Nipissing.
McWilliams	"
Macaulay	Muskoka.
Macdonald	Algoma.
Macdiarmid	Sudbury.
Machar	Parry-Sound.
Machin	Sudbury.
Mack	Algoma.
Mackelcan	Sudbury.
Mackenzie	Parry-Sound.
Mackinnon	Sudbury.
Macklem	Nipissing.
Maclennan	Sudbury.
Macpherson	Nipissing.
Madoc	Hastings.
Mahaffy	Sudbury.
Maidstone	Essex.
Maisonville	Nipissing.
Malahide	Elgin.
Malden	Essex.
Mann	Nipissing.
Manvers	Durham.
Mara	Ontario.
Marathon	Nipissing.
March	Carleton.
Marconi	Nipissing.
Maria	Renfrew.
Mariposa	Victoria.
Markham	York.
Marks	Baie-du-Tonnerre.
Marlborough	Carleton.
Marmora	Hastings.
Marquis	Nipissing.
Marter	"
Martland	Sudbury.
Maryborough	Wellington.
Marysburgh, North	Prince Edouard.
Marysburgh, South	"
Mason	Sudbury.
Massey	"
Master	Nipissing.
Matawatchan	Renfrew.
Matchedash	Simcoe.
Mather	Rivière-La-Pluie.
Matheson	Nipissing.
Matilda	Dundas.
Mattawan	Nipissing.
May	Sudbury.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Mayo	Hastings.
Medonte	Simcoe.
Medora	Muskoka.
Melancthon	Dufferin.
Melick	Kenora.
Melgund	"
Meredith	Algoma.
Merick	Nipissing.
Merritt	Sudbury.
Mersea	Essex.
Metcalfe	Middlesex.
Methuen	Peterborough.
Michaud	Nipissing.
Mickle	"
Middleton	Norfolk.
Miller	Frontenac.
Miligan	Nipissing.
Mills	Parry-Sound.
Mills	Manitoulin.
Milne	Nipissing.
Milner	"
Minden	Haliburton.
Minto	Wellington.
Miscampbell	Rivière-La-Pluie.
Monaghan, North	Peterborough.
Monaghan, South	Northumberland.
Monck	Muskoka.
Moncrieff	Sudbury.
Mond	"
Monmouth	Haliburton.
Mono	Dufferin.
Montague	Lanark.
Monteagle	Hastings.
Monteith	Parry-Sound.
Montgomery	Algoma.
Moody	Nipissing.
Moore	Lambton.
Morel	Nipissing.
Morgan	Sudbury.
Morin	Algoma.
Morley	Rivière-La-Pluie.
Mornington	Perth.
Morris	Huron.
Morrison	Muskoka.
Morson	Rivière-La-Pluie.
Mortimer	Nipissing.
Mosa	Middlesex.
Moss	Baie-du-Tonnerre.
Moulton	Haldimand.
Mountain	Dundas.
Mountjoy	Sudbury.
Mowat	Parry-Sound.
Mulligan	Nipissing.
Mulloy	Algoma.
Mulmur	Dufferin.
Mulock	Nipissing.
Mulvey	Algoma.
Munro	Nipissing.
Murchison	"
Murphy	Sudbury.
Murray	Northumberland.
Musgrove	Sudbury.
Muskoka	Muskoka.
Mutrie	Kenora.
Nairn	Sudbury.
Nansen	"
Nassagaweya	Halton.
Neebing	Baie-du-Tonnerre.
Neelon	Sudbury.
Neely	Algoma.
Nelles	Rivière-La-Pluie.
Nelson	Halton.
Nepean	Carleton.
Nesbitt	Sudbury.
Newmarket	Nipissing.
Niagara	Lincoln.
Nichol	Wellington.
Nightingale	Haliburton.
Nipigon	Baie-du-Tonnerre.
Nipissing	Parry-Sound.
Nissouri, East	Oxford.
Nissouri, West	Middlesex.
Niven	Nipissing.
Nixon	Sudbury.
Norman	"
Normanby	Grey.
Norwich, North	Oxford.
Norwich, South	"
Notman	Nipissing.
Nottawasaga	Simcoe.
Oakland	Brant.
Oakley	Muskoka.
O'Brien	Sudbury.
O'Connor	Baie-du-Tonnerre.
Ogden	Sudbury.
Ogilvie	"
Olden	Frontenac.
Olive	Nipissing.
Oliver	Thunder Bay.
Olrig	Nipissing.
O'Meara	Baie-du-Tonnerre.
Oneida	Haldimand.
Onondaga	Brant.
Ops	Victoria.
Orford	Kent.
Orillia, North	Simcoe.
Orillia, South	"
Oro	"
Osborne	Nipissing.
Osgoode	Carleton.
Osler	Nipissing.
Osnabruck	Stormont.
Oso	Frontenac.
Osprey	Grey.
Otonabee	Peterborough.
Ottaway	Sudbury.
Otter	Algoma.
Otto	Nipissing.
Oxford	Grenville.
Oxford, North	Oxford.
Oxford, East	"
Oxford, West	"
Pacaud	Nipissing.
Paipoonge	Baie-du-Tonnerre.
Pakenham	Lanark.
Palmer	Algoma.
Palmerston	Frontenac.
Papineau	Nipissing.
Pardee	Baie-du-Tonnerre.
Pardo	Nipissing.
Parke	Algoma.
Parkin	Sudbury.
Parkinson	Algoma.
Patterson	Parry-Sound.
Pattinson	Sudbury.
Patton	Algoma.
Pattullo	Rivière-La-Pluie.
Paul	Sudbury.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Paxton	Nipissing.
Pearce	Sudbury.
Pearson	Baie-du-Tonnerre.
Peck	Nipissing.
Peel	Wellington.
Pedley	Nipissing.
Pelham	Welland.
Pembroke	Renfrew.
Pellatt	Kénora.
Pennefather	Algoma.
Pense	Nipissing.
Pentland	"
Percy	Northumberland.
Perry	Parry Sound.
Petawawa	Renfrew.
Pettypiece	Kénora.
Pharand	Sudbury.
Phelps	Nipissing.
Pic	Baie-du-Tonnerre.
Pickering	Ontario.
Pilkington	Wellington.
Pittsburgh	Frontenac.
Plantagenet, North	Prescott.
Plantagenet, South	"
Playfair	Nipissing.
Plummer	Algoma.
Plympton	Lambton.
Poitras	Nipissing.
Porter	Sudbury.
Portland	Frontenac.
Potts	Rivière-La-Pluie.
Pratt	"
Preston	Nipissing.
Price	Sudbury.
Prince	Algoma.
Pringle	Parry-Sound.
Proctor	Algoma.
Prosser	Sudbury.
Proton	Grey.
Proudfoot	Parry-Sound.
Purdom	Baie-du-Tonnerre.
Purvis	Nipissing.
Puslinch	Wellington.
Pyne	Nipissing.
Radcliffe	Renfrew.
Raglan	"
Rainham	Haldimand.
Raleigh	Kent.
Rama	Ontario.
Ramsay	Sudbury.
Ramsay	Lanark.
Ramsay Wright	Rivière-La-Pluie.
Rankin	Nipissing.
Rathbun	Sudbury.
Ratter	"
Rattray	Nipissing.
Rawdon	Hastings.
Ray	Nipissing.
Raymond	"
Raynar	Baie-du-Tonnerre.
Rayside	Sudbury.
Reach	Ontario.
Reaume	Sudbury.
Redditt	Kénora.
Reid	Sudbury.
Revell	Kenora.
Reynolds	Sudbury.
Richards	Renfrew.
Richardson	Rivière-La-Pluie.
Richmond	Lennox.
Rickard	Nipissing.
Riddell	"
Ridout	Muskoka.
Ritchie	Algoma.
Roadhouse	Nipissing.
Roberts	Sudbury.
Robinson	Manitoulin.
Robillard	Nipissing.
Robb	Sudbury.
Rochester	Essex.
Roddick	Rivière-La-Pluie.
Rogers	Algoma.
Rolph	Renfrew.
Romney	Kent.
Rorke	Nipissing.
Rose	Algoma.
Roseberry	Rivière-La-Pluie.
Ross	Renfrew.
Rowell	Kénora.
Roxborough	Stormont.
Rugby	Kénora.
Russell	Russell.
Rutherford	Manitoulin.
Ryan	Algoma.
Ryde	Muskoka.
Ryerson	Parry-Sound.
Sabine	Nipissing.
St. Edmunds	Bruce.
St. John	Nipissing.
St. Joseph	Algoma.
St. Mary	"
St. Vincent	Grey.
Salter	Sudbury.
Saltfleet	Wentworth
Sandfield	Manitoulin.
Sandwich, East	Essex.
Sandwich, West	"
Sandwich, South	"
Sandford	Kénora.
Sankey	Algoma.
Sarawak	Grey.
Sarnia	Lambton.
Saugeen	Bruce.
Savard	Nipissing.
Scadding	Sudbury.
Scarborough	York.
Scarfe	Algoma.
Scoble	Baie-du-Tonnerre.
Scollard	Sudbury.
Scott	Ontario.
Scugog	"
Seagram	Nipissing.
Sebastopol	Renfrew.
Secord	Sudbury.
Selwyn	Baie-du-Tonnerre.
Seneca	Haldimand.
Servos	Sudbury.
Seymour	Northumberland.
Shackleton	Sudbury.
Shakespeare	"
Shannon	Algoma.
Sharpe	Nipissing.
Shaw	Sudbury.
Shawanaga	Parry-Sound.
Sheard	Sudbury.
Shedden	Algoma.
Sheffield	Addington.
Sheguiandah	Manitoulin.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Shenstone	Rivière-La-Hluie.
Sheppard	Nipissing.
Sheraton	"
Sherborne	Haliburton.
Sherbrooke	Haldimand.
Sherbrooke, North	Lanark.
Sherbrooke, South	"
Sherring	Nipissing.
Sherwood	Renfrew.
Shields	Algoma.
Shillington	Nipissing.
Shuel	Algoma.
Sibley	Baie-du-Tonnerre.
Sidney	Hastings.
Sifton	Rivière-La-Pluie.
Sisk	Nipissing.
Sinclair	Muskoka.
Skead	Nipissing.
Smellie	Kénora.
Smith	Peterborough.
Smyth	Nipissing.
Snider	Sudbury.
Snowdon	Haliburton.
Sombra	Lambton.
Somerville	Victoria.
Sophiasburg	Prince Edward.
South Lorrain	Nipissing.
Southwold	Elgin.
Southworth	Kenora.
Speight	Nipissing.
Spence	Parry-Sound.
Spohn	Rivière-La-Pluie.
Spragge	Algoma.
Springer	Nipissing.
Sproule	"
Stafford	Renfrew.
Stamford	Welland.
Stanhope	Haliburton.
Stanley	Huron.
Staunton	Algoma.
Steele	Nipissing.
Stephen	Huron.
Stephenson	Muskoka.
Stewart	Nipissing.
Stimson	"
Stisted	Muskoka.
Stobie	Nipissing.
Stock	"
Stoddard	Algoma.
Storrington	Frontenac.
Strange	Baie-du-Tonnerre.
Strathcona	Nipissing.
Strathearn	Sudbury.
Strathy	Nipissing.
Stratton	"
Street	Sudbury.
Striker	Algoma.
Strong	Parry-Sound.
Studholme	Algoma.
Stull	Nipissing.
Sullivan	Grey.
Sunnidale	Simcoe.
Sutherland	Riviére-La-Pluie.
Swanson	Sudbury.
Sweatman	Nipissing.
Sweeny	Sudbury.
Sydenham	Grey.
Sydere	Sudbury.
Tait	Rivière-La-Pluie.

Township.	Comté ou District.
Tarbutt	Algoma.
Tarentorus	"
Tay	Simcoe.
Taylor	Nipissing.
Tecumseth	Simcoe.
Teefy	Nipissing.
Teetzel	Sudbury.
Tehkummah	Manitoulin.
Telfer	Nipissing.
Temple	Kénora.
Tennyson	Algoma.
Thessalon	"
Thistle	Nipissing.
Thomas	"
Thompson	Algoma.
Thorah	Ontario.
Thorneloe	Sudbury.
Thorold	Welland.
Thurlow	Hastings.
Tilbury, North	Essex.
Tilbury, East	Kent.
Tilbury, West	Essex.
Tilley	Algoma.
Tilton	Sudbury.
Timmins	Nipissing.
Tiny	Simcoe.
Tisdale	Sudbury.
Torbolton	Carleton.
Toronto	Peel.
Toronto Gore	"
Torrance	Sudbury.
Torrington	Nipissing.
Tosoronto	Simcoe
Totten	Sudbury.
Tovell	Rivière-La-Pluie.
Townsend	Norfolk.
Trafalgar	Halton.
Trethewey	Nipissing.
Trill	Sudbury.
Truax	Nipissing.
Tucker	Sudbury.
Tuckersmith	Huron.
Tudhope	Nipissing.
Tudor	Hastings.
Tully	Sudbury.
Tupper	Algoma.
Turnberry	Huron.
Turnbull	Sudbury.
Turner	Nipissing.
Tuscarora	Brant.
Tyendinaga	Hastings.
Tyrrell	Nipissing.
Umbach	Kénora.
Unwin	Sudbury.
Usborne	Huron.
Uxbridge	Ontario.
Valin	Nipissing.
Van Horne	Kenora.
Van Nostrand	Nipissing.
Van Hise	"
Vankoughnet	Algoma.
Vaughan	York.
Vernon	Sudbury.
Verulam	Victoria.
Vespra	Simcoe.
Victoria	Algoma.
Vogt	Nipissing.
Wabigoon	Kenora.
Wainfleet	Welland.

TOWNSHIPS DANS ONTARIO.—*Fin.*

Township.	Comté ou District.	Township.	Comté ou District.
Wainwright	Kénora.	Wilberforce	Renfrew.
Waldie	Sudbury.	Wilkes	Nipissing.
Walker	Nipissing.	Wilkie	"
Wallace	Perth.	Willet	"
Wallbridge	Parry-Sound.	Williams, North	"
Wallis	Nipissing.	Williams, East	Middlesex.
Walpole	Haldimand.	Williams, West	"
Walsingham, North	Norfolk.	Williamsburgh	Dundas.
Walsingham, South	"	Williamson	Sudbury.
Warden	Nipissing.	Willison	Nipissing.
Ware	Baie-du-Tonnerre.	Willoughby	Welland.
Wark	Sudbury.	Wilmot	Waterloo.
Warwick	Lambton.	Wilson	Parry-Sound.
Waterloo	Waterloo.	Winchester	Dundas.
Waters	Sudbury.	Windham	Norfolk.
Watt	Muskoka.	Wisner	Sudbury.
Watten	Rivière-La-Pluie.	Wolfe Island	Frontenac.
Wawanosh, East	Huron.	Wolford	Grenville.
Wawanosh, West	"	Wollaston	Hastings.
Wellesley	Waterloo.	Wood	Muskoka.
Wells	Algoma.	Woodhouse	Norfolk.
Wesley	Nipissing.	Woodyatt	Rivière-La-Pluie.
Westmeath	Renfrew.	Woolwich	Waterloo
Westminster	Middlesex.	Worthington	Rivière-La-Pluie.
Whitby	Ontario.	Wylie	Renfrew.
Whitby, East	"	Wyse	Nipissing.
Whitchurch	York.	Yarmouth	Elgin.
White	Nipissing.	Yates	Nipissing.
Whitesides	Sudbury.	Yonge	Leeds.
Whitman	Algoma.	York	York.
Whitney	Sudbury.	Zealand	Kénora.
Whitson	Nipissing.	Zone	Kent.
Wicklow	Hastings.	Zorra, East	Oxford
Widdifield	Nipissing.	Zorra, West	".

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.

Township	Comté ou District	Township	Comté ou District
Abercrombie	Terrebonne.	Ashuapmouchuan	Lac St-Jean.
Aberdeen	Pontiac.	Assemetquagan	Matane.
Aberford	"	Aston	Nicolet.
Acton	Bagot.	Atwater	Pontiac.
Addington	Ottawa.	Auckland	Compton.
Adstock	Beauce.	Auclair	Temiscouata.
Aiguebelle	Abitibi et Pontiac	Aumond	Ottawa.
Albanel	Lac St-Jean.	Awantjish	Matane.
Albert	Saguenay.	Aylmer	Beauce.
Aldfield	Pontiac.	Aylwin	Ottawa.
Allard	St. Maurice.	Babel	Saguenay.
Alleyn	Pontiac.	Baby	Pontiac.
Allumettes	"	Bagot	Chicoutimi.
Alton	Portneuf.	Baillargeon	Gaspé.
Amherst	Ottawa.	Barford	Stanstead.
Angers	Bonaventure.	Barnston	"
Angoulême	Maskinongé et Berthier.	Baskatonge	Ottawa.
		Basserode	Pontiac.
Arago	L'Islet.	Baune	Saguenay.
Archambault	Montcalm.	Béarn	Abitibi.
Arlens	Pontiac.	Beaubien	L'Islet.
Armagh	Bellechasse.	Beauclair	Abibiti
Armand	Témiscouata.	Bédard	Rimouski.
Arnaud	Saguenay.	Bégin	Chicoutimi.
Arthabaska	Arthabaska.	Bégon	Témiscouata.
Arundel	Argenteuil.	Bellcourt	Saguenay.
Ascot	Sherbrooke.	Belleau	St. Maurice.
Ashburton	Montmagny.	Bellechasse	Bellechasse.
Ashford	L'Islet.	Bellecombe	Pontiac.

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Béraud	Pontiac.
Beresford	Terrebonne.
Bergeronnes	Saguenay.
Berry	Abitibi.
Bersimis	Saguenay.
Bickerdike	Québec.
Biencourt	Rimouski.
Bigelow	Ottawa.
Bignell	Abitibi et Mistassini.
Bissot	Saguenay.
Blaiklock	Abitibi.
Blais	Matane.
Blake	Ottawa.
Blanche	Saguenay.
Blanchet	Gaspé.
Blanc-Sablon (archipelago)	Saguenay.
Blandford	Nicolet et Arthabaska.
Boileau	Chicoutimi.
Bois	Portneuf.
Boischatel	Abitibi et Pontiac.
Boisclair	Pontiac.
Boishébert	Saguenay.
Bolton	Brome.
Bonne-Espérance	Saguenay.
Booth	Pontiac.
Botsford	Témiscouata.
Boucher	Champlain.
Bouchette	Ottawa.
Bougainville	Saguenay.
Bourdages	Montmagny.
Bourget	Chicoutimi.
Bousquet	Pontiac.
Bouthillier	Ottawa.
Bowman	“
Boyer	“
Brandon	Berthier.
Brassard	“
Brébœuf	Chicoutimi.
Brest	Saguenay.
Bristol	Pontiac.
Brodeur	“
Brome	Brome.
Brompton	Richmond.
Brouague	Saguenay.
Broughton	Beauce.
Bryson	Pontiac.
Buckingham	Ottawa.
Buckland	Bellechasse.
Bulstrode	Arthabaska.
Bungay	Kamouraska.
Bury	Compton.
Cabano	Témiscouata.
Cabot	Matane.
Cadillac	Pontiac.
Caire	“
Callières	Charlevoix.
Calumet	Pontiac.
Cameron	Ottawa.
Campbell	“
Campeau	Pontiac.
Cannon	Saguenay.
Cap-Chat	Gaspé.
Cap-Rosier	“
Carignan	Champlain.
Carleton	Bonaventure.
Caron	Lac St-Jean.

Township.	Comté ou District.
Cartier	Joliette.
Casault	Matane.
Casgrain	L'Islet.
Causapscal	Matane.
Cathcart	Joliette.
Cauchon	Montmorency.
Cawood	Pontiac.
Caxton	St. Maurice.
Céry	Saguenay.
Chabert	Abitibi.
Chabot	Kamouraska.
Champigny	Chicoutimi.
Chapais	Kamouraska.
Chapleau	Maskinongé.
Charlevoix	Lac St-Jean.
Charnay	Saguenay.
Chatham	Argenteuil.
Chauvreau	Charleboix.
Chavigny	Portneuf.
Chenier	Rimouski.
Cherbourg	Matane.
Chertsey	Montcalm.
Chesham	Compton.
Chester, East	Arthabaska.
Chester, West	“
Chevalier	Saguenay.
Chichester	Pontiac.
Chicoutimi	Chicoutimi.
Chilton	Montcalm.
Christie	Gaspé.
Church	Pontiac.
Clapham	“
Clarendon	“
Clericy	“
Cleveland	Richmond.
Clifton	Compton.
Clinton	“
Clyde	Ottawa.
Coffin Island	Iles de la Madeleine.
Colbert	Portneuf.
Coleraine	Mégantic.
Compton	Compton.
Cook	Saguenay.
Courcelles	Berthier.
Courville	Pontiac.
Cox	Bonaventure.
Cranbourne	Dorchester.
Crespieul	Lac St-Jean.
Daaquam	Bellechasse.
Dablon	Lac St-Jean.
Dalibaire	Matane.
Dalmas	Lac St-Jean.
Dalquier	Abitibi.
Dartigues	“
Dasserat	Abitibi et Pontiac.
Daudhébourg	Saguenay.
De Beaujeu	Gaspé.
De Calonnes	Maskinongé.
Dechene	Lac St-Jean.
De la Tour	Saguenay.
Delisle	Lac St-Jean.
De Maisonneuve	Berthier.
Demers	Témiscouata.
Demeules	Lac St-Jean.
De Monts	Saguenay.
Denholm	Ottawa.
Denonville	Témiscouata.
Denoue	Gaspé.

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Dequen	Lac St-Jean.
Derry	Ottawa.
De Salaberry	Terrebonne.
De Sales	Charlevoix.
Desandrouins	Pontiac.
Desaulniers	St-Maurice.
Desmeloizes	Abitibi.
Desroberts	"
Destor	Abitibi et Pontiac.
Devlin	Abitibi.
Dionne	L'Islet.
Ditchfield	Beauce.
Ditton	Compton.
Dolbeau	Lac St-Jean.
Doncaster	Terrebonne.
Dorion	Pontiac.
Dorset	Beauce.
Douglas	Gaspé.
Douglastown	"
Duberger	Abitibi et Mistassini.
Duchesnay	Gaspé.
Duchesneau	Saguenay.
Ducreux	Chicoutimi.
Dudley	Ottawa.
Dudswell	Wolfe.
Dufault	Pontiac.
Dufay	"
Dufferin	Lac St-Jean.
Dufresnoy	Pontiac.
Duhamel	"
Dumas	Saguenay.
Dundee	Huntingdon.
Dunham	Missisquoi.
Duparquet	Abitibi.
Duprat	Abitibi et Pontiac.
Duquesne	Rimouski.
Durham	Drummond.
Durocher	Chicoutimi.
Duval	Saguenay.
Eardley	Ottawa.
Eaton	Compton.
Eddy	Pontiac.
Edwards	"
Egan	Ottawa.
Elgin	Huntingdon.
Ely	Shefford.
Emberton	Compton.
Escoumains	Saguenay.
Esher	Pontiac.
Estcourt	Témiscouata.
Fabre	Pontiac.
Falardeau	Chicoutimi.
Farnham, East	Brome.
Franham, West	Missisquoi.
Ferland	Chicoutimi.
Figuery	Abitibi et Pontiac.
Fitzpatrick	Saguenay.
Flahaut	Bonaventure.
Fleuriault	Rimouski.
Flynn	"
Forsyth	Beauce.
Fortin	Gaspé.
Fournier	L'Islet.
Fournière	Abitibi.
Fox	Gaspé.
Frampton	Dorchester.
Franklin	Huntingdon.
Gagnon	Ottawa.
Galt	Gaspé.
Garneau	L'Islet.
Garnier	Lac St-Jean.
Garthby	Wolfe.
Gaspé Bay, North	Gaspé.
Gaspé Bay, South	"
Gauthier	Berthier.
Gauvin	Mistassini.
Gayhurst	Beauce.
Gendreau	Pontiac
Gendron	Québec.
Gillies	Pontiac.
Girard	Lac St Jean.
Godmanchester	Huntingdon.
Gore	Argenteuil.
Gosford	Portneuf.
Gouin	Joliette.
Goynish	Saguenay.
Granby	Shefford.
Grandsison	Terrebonne.
Grantham	Dummond.
Gravel	Ottawa.
Garnier	Saguenay.
Grenville	Argenteuil.
Guérin	Pontiac.
Guigues	"
Guyenne	Abitibi.
Hackett	Champlain.
Halifax, North	Mégantic.
Halifax, South	"
Ham, North	Wolfe.
Ham, South	"
Hamilton	Bonaventure.
Hampden	Compton.
Harrington	Argenteuil.
Hartwell	Ottawa.
Harvey	Chicoutimi.
Hatley	Stanstead.
Havelock	Huntingdon.
Hébécourt	Abitibi.
Hébert	Chicoutimi.
Hemmingford	Huntingdon.
Hereford	Compton.
Hinchinbrook	Huntingdon.
Hincks	Ottawa.
Hocquart	Témiscouata.
Hope	Bonaventure.
Horton	Arthabaska.
Howard	Argenteuil.
Huddersfield	Pontiac.
Hull	Ottawa.
Humqui	Matane.
Hunterstown	Maskinongé.
Iberville	Saguenay.
Inverness	Mégantic.
Ireland	"
Ixworth	Kamouraska.
Jersey	Beauce.
Jetté	Matane.
Joanne	Pontiac.
Jogues	Lac St-Jean.
Joliette	Berthier et Joliette.
Joly	Ottawa.
Jonquière	Chicoutimi.
Kaine	Mask.

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Kecarpoué (archipelago)	Saguenay.
Kegashka	"
Kenogami	Chicoutimi.
Kensington	Ottawa.
Kiamika	"
Kildare	Joliette.
Kilkenny	Montcalm-Terrebonne.
Kingsey	Drummond.
Labarre	Lac St-Jean.
Labelle	Ottawa.
Labrecque	Chicoutimi.
Labrosse	"
Lacoste	Saguenay.
Laflèche	"
Lafontaine	L'Islet.
Laforce	Gaspé.
Lagorgendière	Saguenay.
Lalande	"
Lallemant	Chicoutimi.
Lambton	Beauce.
LaMinerve	Ottawa.
LaMotte	Abitibi et Pontiac.
Langelier	Champlain.
Langevin	Dorchester.
Languedoc	Abitibi.
LaPause	Pontiac.
Papeyrère	Champlain.
LaReine	Abitibi.
Larocque	Gaspé.
Lartigue	Chicoutimi.
Larue	Québec.
La Salle	Portneuf.
La Sarre	Abitibi.
Laterrière	Chicoutimi.
Lathbury	Ottawa.
Latulippe	Pontiac.
Launay	"
Laure	Québec.
Laurier	Champlain.
Laval	Saguenay.
Laviolette	Maskinongé.
Laverlochère	Pontiac.
Lavoie	Québec.
Leeds	Mégantic.
Le Gardeur	Saguenay.
Le Jeune	Champlain.
Lemoine	Abitibi.
Leneuf	Saguenay.
Lesage	Ottawa.
Leslie	Pontiac.
Letellier	Saguenay.
Leverrier	L'Islet.
Liénard	Saguenay.
Lingwick	Compton.
Linière	Beauce.
Litchfield	Pontiac.
Lochaber	Ottawa.
Loranger	"
Louise	Beauce.
Low	Ottawa.
Lussier	Montcalm.
Lynch	"
Lytton	Ottawa.
McCorkill	Abitibi.
McGill	Ottawa.
McKenzie	Abitibi.
McLachlin	Pontiac.
McNider	Matane.
McOuat	Abitibi.
Macprès	Rimouski.
Maddington	Nicolet.
Magog	Stanstead.
Mailloux	Bellechasse.
Major	Ottawa.
Malakoff	Pontiac.
Malartie	Abitibi.
Malbaie	Gaspé.
Malherbe	Lac St-Jean.
Malhiot	Champlain.
Manikuagan	Saguenay.
Maniwaki	Ottawa.
Mann	Bonaventure.
Manneville	Pontiac.
Mansfield	"
Marchand	Ottawa.
Maria	Bonaventure.
Marlow	Beauce.
Marmier	Portneuf.
Marsal	Saguenay.
Marston	Compton.
Masham	Ottawa.
Massé	Matane.
Masson	Maskinongé.
Matalik	Matane.
Matane	"
Matapedia	Bonaventure.
Mazenod	Pontiac.
Mekattina (archipel du Petit)	Saguenay.
Mekattina (archipel du Gros)	"
Mekinak	Champlain.
Melbourne	Richmond.
Mercier	Pontiac.
Mésy	Lac St-Jean.
Metabetchouan	"
Metgermette, North	Beauce.
Metgermette, South	"
Milnikek	Bonaventure.
Milton	Shefford.
Moisie	Saguenay.
Montanier	Pontiac.
Montauban	Portneuf.
Montbeillard	Pontiac.
Montbray	Abitibi.
Montcalm	Argenteuil.
Montesson	Saguenay.
Montigny	Ottawa.
Montminy	Montmagny.
Moreau	Ottawa.
Morin	Terrebonne.
Mortagne	Pontiac.
Mousseau	Montcalm.
Mulgrave	Ottawa.
Muskwaro	Saguenay.
Nabisipi (archipelago)	"
Natashkwan	"
Nantel	Montcalm
Nedelec	Pontiac.
Neigette	Rimouski.
Nelson	Mégantic.
Nemtaye	Matane.
New Carlisle	Bonaventure.
Newport	Gaspé.
Newport	Compton.
New Richmond	Bonaventure.
Newton	Vaudreuil
Normandin	Lac St-Jean.

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.—*Suite.*

Township.	Comté ou District.
Northfield	Ottawa.
Nouvelle	Bonaventure.
Obalski	Abitibi.
Onslow	Pontiac.
Orford	Sherbrooke.
O'Sullivan	Mistassini.
Otis	Chicoutimi.
Ouapitagon (archipelago)	Saguenay.
Ouiatchouan	Lac St-Jean.
Ouimet	Rimouski.
Packington	Témiscouata.
Painchaud	Kamouraska.
Palmarolle	Abitibi.
Panet	Montmagny.
Parent	Lac St-Jean.
Parke	Kamouraska.
Patapedia	Bonaventure.
Patton	Montmagny.
Pelletier	Lac St-Jean.
Percé	Gaspé.
Périgny	Chicoutimi.
Peterborough	Maskinongé et Berthier.
Petit	Lac St-Jean.
Peuvret	Saguenay.
Phélyppeaux	"
Pinault	Matane.
Plessis	Chicoutimi.
Pohenegamook	Kamouraska.
Polette	Champlain.
Ponsonby	Ottawa.
Pontbriand	Lac St-Jean.
Pontefract	Pontiac.
Pontchartrain	Saguenay.
Pontgravé	"
Pontleroy	Pontiac.
Pope	Ottawa.
Port Daniel	Bonaventure.
Portland	Ottawa.
Portneuf	Saguenay.
Potton	Brome.
Poularies	Abitibi.
Preissac	Pontiac.
Preston	Ottawa.
Price	Beauce.
Privas	Abitibi.
Provost	Berthier.
Racine	Lac St-Jean.
Radnor	Champlain.
Rameau	Gaspé.
Raudot	Témiscouata.
Rawdon	Montcalm.
Rhodes	Québec.
Richardson	Abitibi et Mistassini.
Richmond	Bonaventure.
Ripon	Ottawa.
Risborough	Beauce.
Ristigouche	Bonaventure.
Robertson	Ottawa.
Roberval	Lac St-Jean.
Robidoux	Bonaventure.
Robinson	Témiscouata.
Robitaille	"
Rochemonteix	Saguenay.
Rochon	Ottawa.
Rocmont	Portneuf.
Rolette	Montmagny
Romieu	Matane.
Roquemaure	Abitibi.
Ross	Lac St-Jean.
Rouillard	Témiscouata.
Roux	Bellechasse
Rouyn	Pontiac.
Roxton	Shefford.
Roy	Abitibi.
Royal-Roussillon	"
Royer	Saguenay.
Sagard	"
Saguenay	"
St. Augustin (archipelago)	"
St. Camile	Wolfe.
St. Denis	Matane.
St. Germain	Chicoutimi.
St. Hilaire	Lac St-Jean.
St. Jean	Chicoutimi.
St. Marie (archipelago)	Saguenay.
St. Vincent	"
Scott	Abitibi.
Settrington	Charlevoix.
Shawenegan	St. Maurice.
Sheen	Pontiac.
Shefford	Shefford.
Shehyn	Pontiac.
Shenley	Beauce.
Sherrington	Laprairie et Napierville.
Shipton	Richmond.
Sicotte	Ottawa.
Signai	Lac St-Jean.
Simard	Chicoutimi.
Simon	"
Simpson	Drummond et Arthabaska.
Somerset	Mégantic.
Spalding	Beauce.
Stanbridge	Missisquoi.
Standon	Dorchester.
Stanfold	Arthabaska.
Stanstead	Stanstead.
Stoke	Richmond.
Stoneham	Québec.
Statford	Wolfe.
Stukely	Shefford.
Suffolk	Ottawa.
Surimau	Pontiac.
Sutton	Brome.
Sydenham, North	Gaspé.
Sydenham, South	"
Tabaret	Pontiac.
Taché	Chicoutimi.
Tadoussac	Saguenay.
Taillon	Lac St-Jean.
Talon	Montmagny.
Tanguay	Lac St-Jean.
Taschereau	Gaspé.
Templeton	Ottawa.
Tessier	Matane.
Tewkesbury	Québec.
Thetford	Mégantic.
Thorne	Pontiac.
Tingwick	Arthabaska.
Tonti	Portneuf.
Tourelle	Gaspé.
Tourouvre	Champlain.
Tracy	Berthier.
Trécesson	Abitibi et Pontiac.

TOWNSHIPS DANS QUEBEC.—*Fin.*

Township.	Comté ou District.
Tremblay	Chicoutimi.
Tring	Beauce.
Trudel	Québec.
Turcotte	Champlain.
Turgeon	Ottawa.
Upton	Yamaska.
Vallière	Champlain.
Vaudray	Pontiac
Vieux Fort (archipelago)	Saguenay.
Viger	Témiscouata.
Villemontel	Pontiac.
Villeneuve	Ottawa.
Wabassee	“
Wakefield	“
Waltham	Pontiac.
Ware	Dorchester.
Warwick	Arthabaska.
Washicoutai (archipelago)	Saguenay.
Watford	Dorchester.
Weedon	Wolfe.
Weir	Bonaventure.

Township.	Comté ou District.
Wells	Ottawa.
Wendover	Drummond.
Wentworth	Argenteuil
Westbury	Compton.
Wexford	Terrebonne et Montcalm.
Weymontachingue	Champlain.
Whitton	Compton.
Whitworth	Témiscouata.
Wickham	Drummond.
Windsor	Richmond.
Winslow	Compton.
Woburn	Beauce.
Wolfe	Terrebonne.
Wolfestown	Wolfe.
Woodbridge	Kamouraska.
Wotton	Wolfe.
Wright	Ottawa.
Wurtele	“
York	Gaspé.

TOWNSHIPS DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

Township.	Comté ou District.
Amherst	Cumberland.
Annapolis	Annapolis.
Argyle	Yarmouth.
Arisaig	Antigonish.
Aylesford	Kings.
Barrington	Shelburne.
Boularderie (island)	Cape Breton.
Chester	Lunenburg.
Clare	Digby.
Clements	Annapolis.
Cornwallis	Kings.
Dartmouth	Halifax.
Digby	Digby.
Digby Neck	“
Dorchester	Antigonish.
Douglas	Hants.
Economy	Colchester.
Egerton	Pictou.
Falmouth	Hants.
Granville	Annapolis.
Guysborough	Guysborough.
Guysborough	Queens.
Horton	Kings.
Halifax	Halifax.
Hillsborough	Digby.
Kempt	Hants.
Kemptown	Colchester.
Liverpool	Queens.
Londonderry	Colchester.
Long Island	Digby.
Lunenburg	Lunenburg.
Louisburg	Cape Breton.
Maitland	Hants.
Manchester	Guysborough.
Maxwellton	Pictou.
Milford	Guysborough.
Mira	Cape Breton.
Morristown	Antigonish.
New Dublin	Lunenburg.
Newport	Hants.
Oldham	Halifax.
Onslow	Colchester.
Pictou	Pictou.
Preston	Halifax.
Rawdon	Hants.
Sackville	Halifax.
St. Andrews	Antigonish.
St. Andrews	Cape Breton.
St. Josephs	Antigonish.
St. Marys	Guysborough.
Shelburne	Shelburne.
Shubenacadie	Hants.
Stewiacke	Colchester.
Stirling	“
Stormont	Guysborough.
Sydney	Cape Breton.
Tangier	Halifax.
Tatamagouche	Colchester.
Tracadie	Antigonish.
Truro	Colchester.
Uniacke	Hants.
Walton	“
Wilmot	Annapolis.
Wilmot	Guysborough.
Windsor	Hants.
Weymouth	Digby.
Yarmouth	Yarmouth.

PAROISSES DANS LE NOUVEAU-BRUNSWICK.

Paroisse	Comté
Aberdeen	Carleton.
Acadieville	Kent.
Addington	Restigouche.
Alma	Albert.
Alnwick	Northumberland.
Andover	Victoria.
Balmoral	Restigouche.
Bathurst	Gloucester.
Beresford	“
Blackville	Northumberland.
Blissfield	“
Blissville	Sunbury.
Botsford	Westmorland
Bright	York.

PAROISSES DANS LE NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Paroisses.	Comtés.
Brighton	Carleton
Brunswick	Queens.
Burton	Sudbury.
Cambridge	Queens.
Campobello	Charlotte.
Canning	"
Canterbury	York.
Caraquet	Gloucester.
Cardwell	Kings.
Carleton	Kent.
Chatham	Northumberland.
Chipman	Kings.
Clarendon	Charlotte.
Clair	Victoria.
Cloverdale	Albert.
Colborne	Restigouche.
Dalhousie	"
Derby	Northumberland.
Dorchester	Westmorland.
Douglas	York.
Drummond	Victoria.
Dufferin	Charlotte.
Dumbarton	"
Dumfries	York.
Dundas	Kent.
Durham	Restigouche.
Eldon	"
Elgin	Albert.
Gagetown	Queens.
Gladstone	Sunbury.
Glenelg	Northumberland.
Gordon	Victoria.
Grand Falls	"
Grand Manan	Charlotte.
Greenwich	Kings.
Hammond	"
Hampstead	Queens.
Hampton	Kings.
Harcourt	Kent.
Hardwicke	Northumberland.
Harvey	Albert.
Havelock	Kings.
Hillsborough	"
Hopewell	"
Huskisson	Kent.
Inkerman	Gloucester.
Johnston	Queens.
Kars	Kings.
Kent	Carleton.
Kingsclear	York.
Kingston	Kings.
Lancaster	St. John.
Lepreau	Charlotte.
Lincoln	Sunbury.
Lorne	Victoria.
Ludlow	Northumberland.
McAdam	York.
Madawaska	Madawaska.
Manners Sutton	York.
Maugersville	Sunbury.
Moncton	Westmorland.
Musquash	St. John.
Nelson	Northumberland.
New Bandon	Gloucester.
Newcastle	Northumberland.
New Maryland	York.
Northampton	Carleton.
Northesk	Northumberland.
Northfield	Sunbury.
North Lake	York.
Norton	Kings.
Paquetville	Gloucester.
Peel	Carleton.
Penfield	Charlotte.
Perth	Victoria.
Petersville	Queens.
Prince William	York.
Queensbury	"
Richibucto	Kent.
Richmond	Carleton.
Rogersville	Northumberland.
Rothesay	Kings.
St. Andrews	Charlotte.
St. Anns	Madawaska.
St. Basil	"
St. Croix	Charlotte.
St. David	"
St. Francis	Madawaska
St. George	Charlotte.
St. Hilaire	Madawaska.
St. Isidore	Gloucester.
St. Jacques	Madawaska.
St. James	Charlotte.
St. Leonard	Madawaska.
St. Louis	Kent.
St. Martins	St. John
St. Mary	Kent.
St. Marys	York.
St. Patrick	Charlotte.
St. Paul	Kent.
St. Stephen	Charlotte.
Sackville	Westmorland.
Salisbury	"
Saumarez	Gloucester.
Sheffield	Sunbury.
Shediac	Westmorland.
Shippigan	Gloucester.
Simonds	St. John.
Simonds	Carleton.
Southampton	York.
Southesk	Northumberland.
Springfield	Kings.
Stanley	York.
Studholm	Kings.
Sussex	"
Upham	"
Wakefield	Carleton.
Waterloo	Queens.
Waterford	Kings.
Weldford	Kent.
Wellington	"
Westfield	Kings.
West Isles	Charlotte.
Westmorland	Westmorland.
Wickham	Queens.
Wicklow	Carleton.
Wilmot	"
Woodstock	"

NEUVIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION GÉOGRAPHIQUE DU CANADA

1910

DEUXIÈME PARTIE

NOMS DES ENDROITS DANS LA PROVINCE DE QUEBEC

PAR

JAMES WHITE, F.R.S.C., F.R.G.S.

Membre de la Société Royale du Canada et de la Société de Géographie du Canada, Secrétaire de la Commission de Conservation.

NOTE.—Beaucoup de noms dans cette partie n'ont pas encore été considérés par la Commission, et ne doivent pas, par conséquent, être pris comme décisions, à moins qu'ils ne soient compris dans la première partie du rapport.

PRÉFACE.

L'auteur, alors qu'il occupait le poste de géographe en chef du Ministère de l'Intérieur, a été frappé par le besoin qui existait de compiler les dérivés des noms d'endroits du Canada et, en 1905, il a débuté par l'envoi de circulaires à tous les préposés aux bureaux de poste du Canada. On a obtenu de cette manière une foule de renseignements utiles mais les résultats ont été, sous plusieurs rapports, tout à fait incomplets. On n'a pas répondu à plusieurs circulaires et d'autres furent renvoyées avec des renseignements ne touchant en rien à l'enquête.

Pour en venir à une connaissance complète du sujet, il fut nécessaire d'étudier la littérature qui s'y rapporte. Ceci comprenait en général, du moins dans l'est du Canada, les histoires du Canada, les histoires provinciales et locales et autres ouvrages du même genre. Dans le Canada de l'Ouest, en outre des ouvrages plus haut cités, on obtint une grande quantité de renseignements dans les rapports de voyages et d'explorations aux régions septentrionale et occidentale du Canada.

Pour la province de Québec, il n'a pas été jugé nécessaire d'énumérer dans une bibliographie les divers ouvrages consultés, mais, quand les renseignements provenaient de source spécifique, comme dans les cas cités ci-dessous, une mention spéciale est méritée. Dans la Province de Québec, on a envoyé des circulaires non seulement aux préposés des bureaux de poste, mais aux curés des paroisses, et on a obtenu de cette manière de très intéressants détails.

Nous devons des remerciements à M. E. E. Taché, sous-ministre des Terres de la Couronne de Québec, pour avoir vérifié et corrigé les dérivés des noms de townships et de comtés, de même qu'aux nombreux correspondants qui ont si courtoisement accueilli nos demandes de renseignements. Nous avons beaucoup emprunté aux "Noms Géographiques de la Province de Québec" de Roy et aux "Noms Sauvages" de Rouillard, bien que beaucoup des renseignements aient été obtenus indépendamment et antérieurement à la publication de ces ouvrages.

Nous avons eu beaucoup de difficultés avec les noms sauvages, plusieurs des autorités citées par Rouillard donnant un dérivé Montagnais ou Cree pour un nom Abenaki ou un dérivé Cree pour un mot Montagnais. Alors qu'il existe plusieurs mots Cree qui ressemblent au même mot d'autres dialectes Algonquin, comme le Montagnais, par exemple, il y a tellement de différence que cette méthode d'obtenir un dérivé est pour ainsi dire sans valeur.

Dans la compilation de cet ouvrage, l'auteur a tenté d'éviter le Scylla de la diffusion et le Charybde de la brièveté excessive, préférant errer du côté de celle-ci, surtout pour la raison qu'il se propose d'y faire suivre une étude des noms anciens au point de vue historique.

Quand deux ou plusieurs noms ont une même dérivation, l'espace entre les deux noms est supprimé.

ADDENDA

Alouette; pointe, sur le fleuve St-Laurent, comté de Saguenay; nommée ainsi par Champlain (?), sans doute à cause du grand nombre d'alouettes qui la fréquentent.

Bureauville; établissement du comté de Compton; nommé d'après l'hon. J. O. Bureau, Secrétaire Provincial dans le cabinet Macdonald-Sicotte.

Burtonville; établissement, comté de Saint-Jean; nommé d'après le général Christie Burton.

Catsenogameau; rivière, comté de Saguenay; du mot montagnais: *katshiwakamits*, qui signifie "longue rivière."

Cawashagamits; lac, comté de Saguenay. Nom sauvage qui signifie: lac clair.

Channay; établissement du comté de Compton; nommé d'après Channay, Indre-et-Loire, France.

Chartierville; village du comté de Compton; nommé du nom de l'abbé Chartier qui, en 1870, fut un des fondateurs du hameau.

Cheval; île du comté de Verchères. Le seigneur y faisait jadis patûrer ses chevaux.

Christies Manor; établissement du comté de Missisquoi; nommé d'après Gabriel Christie.

Cimon; canton du comté de Chicoutimi; nommé d'après Simon Xavier Cimon, député de Charlevoix, 1867-72.

Clarenceville; village, comté de Missisquoi; nommé d'après S. A. R. le prince William Henry, duc de Clarence et plus tard Guillaume IV. Il visita le Canada en 1787.

Cook Corner; établissement, comté de Missisquoi; nommé d'après le premier colon.

Des Maures; seigneurie, comté de Portneuf; cédée le 8 septembre 1847 par Montmagny à Jean Juchereau, seigneur de Maur.

Headville; établissement, comté de Drummond; sans doute nommé d'après Sir Francis Bond Head, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada en 1837. Peut-être aussi d'après Sir Edmund Walker Head, gouverneur-général du Canada, 1854-61.

Kempt; lac de la rivière Saint-Maurice, comté de Saint-Maurice; nommé d'après Sir James Kempt.

Kings Posts; région du Saguenay et du lac St-Jean. Sous le régime français on nommait ce territoire Domaine du Roi et il était affermé à la Compagnie des Postes du Roi. Sous le régime britannique, il fut loué à la compagnie du Nord-Ouest, de Montréal.

Laborde; établissement du comté de Champlain; nommé d'après le sieur de Laborde, premier habitant; mort en 1790.

Lac-a-la-Tortue; village, comté de Champlain; sans doute à cause du grand nombre de tortues terrestres qui s'y trouvent ou de sa forme analogue à celle d'une tortue.

La Tabatière; bureau de poste, comté de Saguenay; on croit que ce nom est une corruption de *tapatienne* ou médecin sauvage, consulté par les sauvages sur le point de commencer un voyage ou autre entreprise.

Lessay; pointe, comté de Québec; peut-être d'après la pointe de Lessay, près Coutances, France.

Lichepain; établissement du comté de Kamouraska. Ce nom fait allusion à la pauvreté des premiers habitants.

Madawaska; rivière, comté de Témiscouata. Nom sauvage qui signifie "porc épic."

Maillet; île, comté de Berthier; d'après un de ses propriétaires. On l'appelle généralement "Ile aux Cochons."

Naskaupi; rivière du comté de Saguenay; nommée d'après les sauvages Naskaupi, tribu algonquine, la plus septentrionale de celles qui occupaient l'intérieur élevé de la province de Québec et de l'Ungava. Ce nom est un terme de reproche donné par les Montagnais. Ils se nomment Nanéot, "hommes loyaux et francs." Ounescapi (Bellin, 1755); Naskapis (Hocquart, 1733); Unescapis, (La Tour, 1779.)

Notre-Dame-de-Pont-Main; bureau de poste, comté d'Ottawa; d'après un lieu de pèlerinage français du même nom.

Ottawa; rivière, province de Québec occidentale. Le nom vient de "*adawe*," (qui fait commerce, vend et achète). Ce terme est commun aux Crees, Algonquins, Nipissing, Montagnais, Ottawas et Chippewas et s'appliquait aux Ottawas qui, avant et durant la période historique, se faisaient remarquer parmi les autres tribus comme agents, commerçants et changeurs d'une tribu à l'autre.

En 1615, près de l'embouchure de la rivière aux Français, Baie Georgienne, Champlain rencontra 300 hommes d'une tribu, "lesquels, dit-il, nous nommons *les cheveux relevés*." En 1616, il visita les "Cheveux Relevés" (Ottawas) qui demeuraient à l'ouest des Hurons.

Dans la relation des Jésuites, datée de 1667, le Père le Mercier dit que les Ottawas (Outaoûacs) se disaient propriétaires de la grande rivière (Ottawa) et qu'aucune autre nation n'avait le droit d'y naviguer sans leur consentement. Pour cette raison, les sauvages qui descendaient le fleuve pour traiter avec les Français, bien qu'appartenant à des nations diverses, étaient désignés sous le nom d'Ottawa, sous les auspices desquels le voyage se faisait.

On trouve actuellement des Ottawas sur l'île Walpole, dans le lac St-Clair; sur les îles Manitoulin et Cockburn, ainsi que sur les côtes de la Baie Georgienne.

Cette tribu se nomme aussi de noms suivants:—Ahtawwah, Atawawas, Atowas, Attawas, Attawawas, Oadauwaus, Odahwah, Odawas, Ondataouatouat, Ondoûtaoûaheronnon, Ontaonatz, Otahas, Otaoas, Otaoûaks, Otaous, Otauas, Otawa, Otawas, Otawawas, Otoways, Ottah-wah, Ottaouais, Ottawacks, Ottawagas, Ottowaies, Ottawawa, Ottewas, Ottowaus, Outaouax, Outawais et cent cinquante autres noms.

Ottawa; comté.

Penouil; baie, comté de Gaspé. Ce nom descriptif a été donné par des pêcheurs basques. En Basque, *penoull* signifie péninsule.

PÈRES, Baie des; lac Témiscamingue, comté de Pontiac. Les Pères Oblats ont construit un monastère et une église sur les côtes de la baie.

PLAISANCE; village, comté d'Ottawa. Nom descriptif de la beauté du site. Une foule de villages de France portent ce nom.

POINT FORTUNE; village et pointe, comté de Vaudreuil. Le nom vient de William Fortune, lequel, vers 1800, s'établit sur la pointe et obtint une concession de 2,200 acres dans le township, de Chatham.

PRAIRIES; rivière, et RIVIÈRE DES PRAIRIES, village, comté de Laval. Le nom provient d'un Français nommé des Prairies et qui remonta ce bras de l'Ottawa vers 1640.

ROCHVILLE; village, comté de Saint-Hyacinthe. D'après la Seigneurie de St-Roch de St-Ours

ROXAN; canton, comté de Montcalm; nommé d'après le major général Roxan, à une époque généralissime des forces de Québec.

ST-ANSELME; village du comté de Dorchester; tout près de la paroisse de St-Henri. St-Anselme fut persécuté par le roi Henry.

STE-CATHERINE; village du comté de Portneuf, nommé d'après Catherine Nau de Fossembault, mère du premier seigneur de Fossembault, Alexandre Peuvret, sieur de Gaudarville.

STE-CLAIRE; village du comté de Dorchester. Nommé d'après Claire Françoise Bissot, épouse de Jolliet, l'explorateur fameux.

ST-DAVID D'YAMASKA; village, comté d'Yamaska; du nom du premier colon.

ST-ELEUTHÈRE; village du comté de Kamouraska. Ce village est une division de St-Denis. St-Denis et St-Eleuthère subirent le martyre en même temps.

STE-GENEVIÈVE-DE-BATISCAN; village du comté de Batiscan. Les premiers colons venaient des environs de Paris et donnèrent au village le nom de la patronne de Paris.

ST-JEAN-CHRYSOSTÔME-DE-LÉVIS; village du comté de Lévis. Du nom du seigneur, Sir John Caldwell, qui avait aidé à la fondation de la nouvelle église du village.

ST-JEAN-DE-DIEU; village du comté de Témiscouata; nommé d'après S. G. Mgr Langevin, premier évêque du diocèse de Rimouski.

ST-JEAN-D'ORLÉANS; village du comté de Montmorency. Du nom de Jean de Lauzon, fils du gouverneur-général de Lauzon.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI; fief et village du comté de l'Islet. La beauté des environs valut ce nom au village.

ST-LUDGER; village, comté de Beauce. Du nom de Ludger Têtu, ami du premier missionnaire, M. Samuel Garon.

STE-MARGUERITE; rivière du comté de Saguenay; découverte par Champlain et baptisée le 20 juillet 1603, fête de Ste-Marguerite.

ST-PAUL-DE-LA-CROIX; village du comté de Témiscouata. Le saint qui porte ce nom fut canonisé vers l'époque de la fondation du village.

ST-PLACIDE; village du comté des Deux-Montagnes, autrefois partie de St-Benoit. Placide a visité St-Benoit dans le désert de Subiaco.

ST-ZACHARIE; village du comté de Dorchester; nommé d'après le R. P. Zacharie Lacasse, premier curé de la paroisse.

THÉRIEN; lac, dans le comté d'Ottawa. Du nom de M. Thérien, chapelain de l'Ecole de Réforme de Montréal.

ZOUAVES; lac du comté d'Ottawa; ainsi nommé par M. Testard de Montigny, de Montréal, d'après les zouaves canadiens qui servirent dans l'armée du Pape.

DEUXIÈME PARTIE

NOMS D'ENDROITS DANS LA PROVINCE DE QUEBEC

PAR

JAMES WHITE, F. R. S. C., F. R. G. S.

Membre de la Société Royale du Canada et de la Société de Géographie du Canada, Secrétaire de la Commission de Conservation.

ABATAGUSH; baie, à l'extrémité sud du lac Mistassini. Nom montagnais qui signifie "étroit passage boisé."

ABBOTT CORNER; village de poste du comté de Missisquoi; du nom du Dr Jonas Abbott, l'un des premiers colons.

ABBOTTSFORD; village de poste du comté de Rouville; nommé d'après le révérend Joseph Abbott (1789-1863), père de l'honorable Sir J. J. C. Abbott, premier ministre du Canada (1891-1892), et premier ministre anglican de St. Andrews, P. Q. Il était venu d'Angleterre au Canada en 1818.

ABENAKIS; village de poste du comté de Dorchester; Wâbunâki, de *wâbûn*, terme qui se rapporte à la lumière et fait allusion à l'aube et à l'est; *aki*: "terre," d'où le nom signifie "terre de l'est", Le nom exact est Abnakis et sert aux Anglais et aux Français pour désigner une confédération Algonquine habitant l'Etat actuel du Maine, et les parties contiguës de la Province de Québec et du Nouveau-Brunswick. Dans la Province de Québec, cette tribu occupe les petites réserves de Saint-François et de Bécancour tandis que, sous le nom de Maliseets, on les retouve dans plusieurs villages du Nouveau-Brunswick occidental. D'autres formes du nom sont: Abanakees, Abanakis, Abanaquis, Abanaquois, Abenaquis, Abenaka, Abenakes, Abenakias, Abenakiss, Abenakkis, Abenaques, Abenaquioicts, Abenaquiois, Abenaquione, Abenaquis, Abenatie, Abenequas, Abenquois, Abernaquis, Abinaqui, Abinohkie, Abnakis, Abnaquies, Abnaquiois, Abnaquis, Abnaquois, Abnaquotii, Abnasque, Abenekais, Abonakies, Abonnekee, Albenaquione, Albenaquis.

ABENAKIS SPRINGS; village de poste du comté d'Yamaska. Le nom vient des sources salines de l'endroit. Voir Abenakis.

ABERCORN; village de poste du comté de Brome; du nom de James, second marquis et premier duc d'Abercorn (1811-1885). Le nom a été donné par M. Jas. M. Ferris vers 1851. Le titre de noblesse vient du village d'Abercorn, Linlithgowshire, Ecosse, dont la racine du nom est "*aber*", qui signifie "confluent des eaux", et Cornar burn (autrefois Cornac) c'est-à-dire à l'embouchure du Cornac (ou Cornar).

ABERCROMBIE; canton du comté de Terrebonne, nommé d'après le général Sir Ralph Abercromby (1735-1801), général qui partage avec Sir John Moore l'honneur d'avoir renouvelé la vieille discipline et la bonne réputation du soldat britannique. Sous-lieutenant en 1756; lieutenant, 1760; capitaine, 1762; major, 1770; lieutenant-colonel, 1773. Il s'est distingué dans les Flandres (1793-94), a reçu l'ordre du Bain en 1795; a capturé Ste-Lucie et Trinidad en 1796; gagna une éclatante victoire à Alexandrie, mais fut mortellement blessé le 21 mars 1801. Le nom provient peut-être aussi de ses fils, le général Sir John Abercrombie (1771-1817) et le colonel Alex. Abercrombie (1784-1853), qui se sont distingués respectivement aux Indes et dans la guerre d'Espagne.

ABERDEEN; canton du comté de Pontiac. Nommé d'après la ville et le comté d'Aberdeen, en Ecosse, nom qui du Cymro-Celtique signifie "*aber*", confluent, et "*don*", embouchure, c'est-à-dire " à l'embouchure du Don." Le nom vient peut-être aussi de B. George Gordon (plus tard Hamilton Gordon), 4ième comte d'Aberdeen (1784-1860); ambassadeur d'Autriche en 1813; signataire du traité de Paris en 1814; secrétaire du ministère des Affaires Etrangères en 1828-30 et 1841-46; enfin, premier ministre, 1852-55.

ABERFORD; canton du comté de Pontiac; du nom du village d'Aberford en Yorkshire. Angleterre. Voir Abercorn.

ABITIBI; région et lac situés au nord-ouest de la province de Québec; "*abita*" signifie milieu; "*bi*" un état ou condition, faisant ici allusion à de l'eau, et "*g*" location; c'est-à-dire "à mi-chemin de l'eau", ce qui se rapporte bien à la situation géographique du lac à mi-chemin de la baie James. Le nom a été donné par des Français à une bande d'Algonquins demeurant sur les rives du lac et dont mention est faite pour la première fois dans les relations des Jésuites à la date de 1640. On dit aussi: Abbetikis, Abbitibbes, Abitibis, Abittibbes, Abittibis, Outabitibek, Outabytibis, Outatibes, Tabitibis, Tabillibis, Tabillikis, Tabitibis.

ACHIGAN; rivière des comtés de l'Assomption et Terrebonne. Le nom vient de "*ashegun*", nom sauvage d'une espèce de carpe.

ACHIGAN; lac du comté de Terrebonne.

ACTON; canton du comté de Bagot; nommé d'après l'un des 9 Actons d'Angleterre, nom qui provient de "*acer-ton*" ou "ville des chênes."

ACTONVALE; ville du comté de Bagot.

ADAMSVILLE; village de poste du comté de Brome; du nom de George Adams, premier préposé au bureau de poste et propriétaire d'un moulin ou scierie.

ADDINGTON; canton du comté d'Ottawa; nommé d'après Henry Addington, 1er vicomte de Sidmouth (1757-1844); élu député de Devizes en 1783; Orateur de la Chambre des Communes, 1789-1801; premier ministre et Chancelier de l'Echiquier, 1801-04; président du Conseil, 1805, 1806-07 et 1812; Secrétaire du Home Office, 1812-22. Créé vicomte en 1805.

ADSTOCK; canton et village de la Beauce; nommé d'après Adstock, paroisse près de Buckingham, Angleterre. La racine anglo-saxone de ce nom "*aet*", à et "*stoc*", endroit entouré, veut dire "une place entourée de palissades."

AGNÈS; village du comté de Beauce; nommé du nom de la baronne Macdonald, née Bernard (Susan Agnès) et épouse de Sir John A. Macdonald. Ce village se nommait autrefois Morinville, du nom de Dominique Morin, premier colon. Le nom fut changé en l'honneur de Lady Macdonald.

AGOTAWEKAMI; lac situé au sud-est du lac Abitibi, comté d'Abitibi. En sauvage algonquin le nom veut dire: "endroit où l'on place des collets pour les lièvres."

AGWANISH; bureau de poste et rivière du comté de Saguenay. Le Père Lemoine traduit du montagnais "*eikuanenanuts*" "l'endroit où l'on décharge des marchandises". Roy fait dériver du même mot mais traduit par "un pauvre village" (celui qui possède peu de ressources.)

AGWANUS; rivière, longitude 60°, comté de Saguenay. Voir Agwanish.

AHUNTSIC; village, comté d'Hochelaga; d'après Ahuntsic, un Indien converti qui fut noyé avec le Rév. Père Nicolas Viel au Sault-au-Récollet, en 1625.

AIGLE; cap, comté de Charlevoix. Champlain lui donna ce nom quand il y vit un grand nombre d'aigles. Voir Cap-à-l'Aigle.

AIGUEBELLE; canton des comtés de Pontiac et Abitibi; nommé d'après d'Aiguebelle, capitaine des grenadiers du régiment de Languedoc, Nouvelle-France.

AKAUTAGO; rivière, affluent de la rivière Eastmain, Mistassini; nom montagnais "*akautagan*", c'est-à-dire: "difficile à naviguer."

ALAIN; bureau de poste du comté de Bonaventure; du nom de Juvénal Alain, préposé au bureau.

ALAINDALE; canton et bureau de poste, comté de Lotbinière; nommé d'après le major Alain Chartier de Lotbinière, R. E., fils de Sir Henri Joly de Lotbinière.

ALBANEL; canton et bureau de poste, comté du Lac Ste-Jean. Nommé d'après le Rév. Père Charles Albanel, missionnaire jésuite qui, le premier, atteignit la baie d'Hudson par le Canada, en 1672.

ALBANEL; lac, Mistassini; autrefois lac Mistassinis.

ALBERT; canton du comté de Saguenay, nommé d'après S.A.R. le prince Albert, prince Consort, prince de Saxe-Coburg et Gotha (1819-61), second fils d'Ernest, 1er duc de Saxe-Coburg et Gotha. Epousa la reine Victoria en 1840.
ALBERT MINES; bureau de poste du comté de Sherbrooke.

ALDFIELD; canton du comté de Pontiac; d'après Aldfield, paroisse de Yorkshire, Angleterre. Vient de l'anglo-saxon et veut dire "vieux champ."

ALLAN CORNER; village du comté de Châteauguay; du nom de William Allan (1814-1904), marchand.

ALLARD; bureau de poste, comté de Bonaventure; nommé du nom d'un des premiers colons.

ALLARD; canton du comté d'Ottawa; du nom de l'honorable Jules Allard, ministre des Terres de la Couronne, Québec.

ALLEN; ruisseau, dans le comté de Chateaugauy; d'après James Allen, qui y construisit un moulin en 1815.

ALLET; lac du comté d'Ottawa; d'après le colonel Allet.

ALLEYN; canton du comté de Pontiac; nommé d'après l'honorable Charles Alleyn, né en 1817; Commissaire des Travaux Publics, 1857; Secrétaire Provincial, 1858.

ALLUMETTES; île et canton du comté de Pontiac. Le nom vient des roseaux qui poussent en quantité sur cette île dont on se servaient autrefois comme d'allumettes.

ALMA; île sur la rivière Saguenay, comté du lac St. Jean. En 1854 on reçut la nouvelle de la victoire d'Alma au moment où se faisait l'arpentage de cette île.

ALTON; canton du comté de Portneuf; d'après la ville d'Alton, Hans, Angleterre.

ALVA; bureau de poste du comté de Brome. Le nom vient de la ferme Alva, propriété de l'hon. Sydney Fisher, ministre de l'Agriculture dans le cabinet Laurier.

AMHERST; île, du groupe des îles de la Madeleine, comté de Gaspé. Nommée d'après Jeffrey, Lord Amherst (1717 1797); maréchal de camp anglais qui servit à l'attaque de Louisbourg, 1758; à Ticonderoga, 1759 et à Montréal, 1760. Gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord en 1761; commandant en chef de l'armée en 1793; maréchal de camp en 1796.
AMHERST; bureau de poste, Iles de la Madeleine.
AMHERST; canton du comté d'Ottawa.

AMQUI; village de poste, Matane; du nom sauvage Micmac "*amqoig*" qui veut dire "lieu d'amusement." (Père Pacifique.)

AMQUI; lac et rivière et HUMQUI, canton, Matane.

ANCIENNE-LORETTE; paroisse et village de poste, comté de Québec. Le nom de Lorette a été donné à la paroisse par le Rév. Père Chaumonot, S. J., en remerciement d'une faveur obtenue en la chapelle de Lorette, Italie. Les Jésuites ont habité ce village de 1673 à 1698, alors qu'ils se sont transportés avec leurs Hurons à Jeune-Lorette, nom donné pour distinguer ce village de l'ancien.

ANDOUSEGEMI; lac tributaire de l'Ottawa supérieur, comté de Pontiac. Le nom sauvage signifie: "lac où ils marchent."

ANGERS; bureau de poste et paroisse du comté d'Ottawa; ainsi nommés en reconnaissance du travail fait dans cette paroisse par un missionnaire originaire d'Angers, France.

ANGERS; canton, comté de Bonaventure; du nom de l'honorable Auguste Réal Angers, lieutenant-gouverneur de la Province de Québec, 1887-92.

ANGLAIS; pointe aux; comté de Saguenay; en souvenir de la perte d'une partie de la flotte de l'Amiral Walker.

ANGOULÊME; canton du comté de Maskinongé; d'après Angoulême, chef-lieu du département de la Charente et ancienne capitale de l'Angoumois, France.

ANTICOSTI; île du golfe du Saint-Laurent. Corruption du nom sauvage *naticousti* ou *naticousta* ou *natiscotec* ou *natiscotic*, qui signifie "le lieu où l'on chasse l'ours." Une des cartes de Champlain nomme cette île Anticosty et Cartier la nomme Assomption en 1535, tandis que Jean Alphonse l'appelle Ascension en 1542.

ANWATAN; lac de la rivière Ottawa, Pontiac; du sauvage "*awaton*": "transporter en charrette ou camion" ou "*awakan*" "esclave"; sans doute du premier mot.

APPLE; île, comté de Témiscouata; ainsi nommée à cause d'une sorte de fruit sauvage poussant d'une plante grimpante et qu'on nomme parfois en français pommes de terre.

APPLE GROVE; bureau de poste du comté de Stanstead. Prend son nom de la grande quantité de pommes qui y sont récoltées.

ARAGO; canton du comté de l'Islet. Nommé d'après Dominique Arago (1786-1853), physicien et astronome français, célèbre surtout pour ses expériences en magnétisme et en optique et pour son habileté comme vulgarisateur des sciences exactes, en fait comme en théorie. Il fut nommé secrétaire perpétuel de l'Académie en 1830 et fut membre du gouvernement provisoire lors de la révolution de 1848.

ARCHAMBAULT; canton et lac du comté de Montcalm; nommé d'après Louis Archambault, ministre des Travaux Publics de la Province de Québec, Cabinet Chauveau.

ARCOUIL; pointe, comté de Gaspé; du nom d'Arcouil, pêcheur de Jersey, qui fit plusieurs voyages à cette côte.

ARGENTENAY; fief de l'île d'Orléans, concédé le 23 juillet 1652 à Louis d'Aillebout, seigneur de Coulonge et gouverneur de la Nouvelle-France (1648-51). Le nom est celui d'un village de Champagne, province natale de M. d'Aillebout.

ARGENTENAY; pointe et village de l'Ile d'Orléans, Pelletier, Chicoutimi.

ARGENTEUIL; seigneurie dans le comté de ce nom. Concédée à Charles Joseph d'Ailleboust par Frontenac, le 15 juin 1682; vendue à son fils Pierre d'Ailleboust d'Argenteuil en 1697. Le nom vient de la ville d'Argenteuil, près Paris, Ile de France, France.

ARGENTEUIL; comté.

ARLENS; canton du comté de Pontiac; d'après le capitaine d'Arlens, du régiment de Guyenne, Nouvelle-France.

ARMAGH; canton et village de poste des comtés de Bellechasse et Montmagny. Le nom vient d'Armagh, ville et comté d'Irlande, et descend d'*Ardmacha*: "hauteur de Macha."

ARMAND; canton et bureau de poste du comté de Témiscouata. Nommés d'après l'hon. Jos. F. Armand, membre de la Législature du Bas-Canada, avant la Confédération. Sénateur de la division Repentigny en 1867 jusqu'à sa mort en 1903.

ARMSTRONG; bureau de poste du comté de Beauce; du nom du préposé, William Armstrong.

ARNAUD; canton du comté de Saguenay. Nommé d'après le Rév. Père Arnaud, O. M. I., qui, durant les cinquante dernières années, fit des missions chez les sauvages de la Côte Nord du golfe St-Laurent en compagnie du Rév. Père Babel.

ARNOLD; rivière du lac Mégantic, comté de Mégantic; nommée en mémoire du général américain Benedict Arnold, qui la traversa avec son état-major en 1775, en route pour assiéger Québec.

ARÔSEN; île sur la rivière Ottawa, comté d'Ottawa. Le nom, dit-on, signifie en sauvage "écureuil"

ARTHABASKA; comté. Du mot Algonquin qui signifie "endroit où se trouvent des roseaux."
ARTHABASKA; ville et canton, comté d'Arthabaska.

ARUNDEL; canton et village de poste du comté d'Argenteuil, nommés probablement d'après Henry, 8ième Lord Arundel of Wardour (1740-1808) et qui succéda au titre en 1756. Ou, encore, d'après Arundel, paroisse du Sussex, Angleterre, dont le nom vient de sa position sur la rivière Arun et était à l'origine Arun-dell.

ASBESTOS; village de poste, comté de Richmond. Nom donné à cause des mines d'amiante (en anglais: asbestos), qu'on trouve dans les environs.

ASCOT; canton, comté de Sherbrooke; du nom du village anglais Ascot, Berkshire, Angleterre, célèbre pour les courses qui s'y font trois fois par année.
ASCOT CORNER; village de poste, comté de Sherbrooke.

ASHBURTON; canton du comté de Montmagny, nommé d'après John Dunning, 1er baron d'Ashburton (1731-83). Solliciteur général, 1767-70; créé baron d'Ashburton, 1782; prit part au débat sur le projet de loi de la province de Québec en 1774 et fut nommé Chancelier du duché de Lancaster en 1782.

ASHFORD; canton, comté de l'Islet; sans doute d'après le baron Ashford, un des titres de William Charles Keppel, 16ième comte d'Albemarle (1724-1749). Peut-être aussi d'après un des cinq Ashfords d'Angleterre.

ASHOGAN; lac de la rivière Godbout, comté de Saguenay. Nom montagnais qui signifie "la croupe."

ASHUANIPI; lac de la rivière de ce nom, région d'Ashuanipi. Ce nom sauvage signifie "lac aux deux embouchures."
ASHUANIPI; région.
ASHUANIPI; rivière dans la région de ce nom.

ASHUAPMUCHUAN; canton, lac et rivière du comté de St-Jean. Nom sauvage qui signifie "où nous surveillons le chevreuil."

ASKITICHI; lac de la rivière Ashwapmuchuan, comté de St-Jean; du nom sauvage signifiant "lac rocheux."

ASSEMETKWAGAN; rivière, canton et bureau de poste, comté de Bonaventure. Le Père Pacifique dit que ce nom est un mot mic-mac signifiant "la rivière qui tourne sur elle-même."

ASTON; canton, et ASTON JUNCTION, village de poste du comté de Nicolet; nom copié d'un des nombreux Astons, Angleterre.

ATHELSTAN; village de poste, comté d'Huntingdon; nommé d'après le village d'Athelstaneford, Haddington, Ecosse.

ATIK; rivière, tributaire de la Migiskan, Abitibi. En sauvage, *atik* signifie "chevreuil" ou "caribou."

ATTIKAMAGEN; lac du comté de Saguenay; du mot sauvage qui signifie "épieu à chevreuil."

ATTIKONAK; lac et rivière de la région Ashuanipi; du mot sauvage *atikamek*: "poisson blanc."

ATWATER; canton du comté de Pontiac; nommé d'après M. A. W. Atwater, avocat de Montréal; trésorier provincial en 1896.

AUBERT-DE-L'ISLE; seigneurie du comté de Beauce; nommée d'après Sieur Gabriel Aubin de l'Isle, à qui elle fut donnée le 24 septembre 1736 par Beauharnois et Hocquart.

AUBERT-GALLION; seigneurie et bureau de poste du comté de Beauce; nommée d'après Mme Thérèse de la Lande Gayon, veuve de François Aubert, qui la reçut de Beauharnois et Hocquart, le 24 septembre 1736.

AUCKLAND; canton du comté de Compton; nommé d'après Williams Eden, 1er Lord Auckland (1744-1814), un des commissaires envoyés en Amérique en 1778 pour négocier un traité et d'autres arrangements avec la France (1785-87). Il fut créé baron d'Auckland en 1789. Le nom vient peut-être aussi du village d'Auckland, Durham, Angleterre.

AUCLAIR; canton du comté de Temiscouata; du nom du Rév. Père Etienne Auclair Desnoyers, Récollet, qui dirigea les missions de Trois-Pistoles, l'Ile Verte, Cacouna et Rimouski de 1729 à 1769.

AUDHEBOURG; canton du comté de Saguenay; nommé d'après M. Volant d'Audhebourg, un des représentants de François Bisset de la Rivière.

AUMOND; lac du comté de Pontiac. Nommé d'après M. Joseph Aumond, marchand de bois.
AUMOND; canton du comté d'Ottawa.

AURIGNY; bureau de poste du comté de Gaspé. D'après Aurigny, une des îles de la Manche, voisine de Jersey. En anglais: Alderney.

AUVERGNE; bureau de poste du comté de Portneuf; du nom de la vieille province française qui forme aujourd'hui les départements du Puy-de-Dôme, du Cantal et une petite partie de la Haute-Loire Divisée en Haute et Basse Auvergne, cette province avait respectivement deux capitales. Saint-Flour et Clermont-Ferrand, aujourd'hui chef-lieux.

AVIGNON; village de poste du comté de Bonaventure; ainsi nommé d'après Avignon, France. Le maître de poste trouvait une ressemblance entre les deux sites.

AVOCA; village de poste du comté d'Argenteuil; nommé d'après la vallée de ce nom dans le comté de Wicklow, Irlande, vallée célèbre pour sa beauté pittoresque.

AVON; bureau de poste et ruisseau dans le comté de Mégantic. Ce nom vient de celui de la rivière d'Angleterre, Avon, qui, en celte, veut dire "rivière."

AWANTJISH; rivière et canton du comté de Matane; nom tiré du micmac" *avagantfill*," qui signifie "petit portage."

AWASHEMAMEKA; lac du comté de Pontiac; du sauvage "*kawasheiamsika*" qui veut dire "où la terre brille et le sable est clair."

AWICHIWIWI; lac du comté de Saguenay. Nom sauvage que le R. P. Lemoine traduit par "lac des rognons."

AYERS CLIFF; village de poste du comté de Stanstead, autrefois Ayers Flat. Le nom vient du fondateur de ce village, Thomas Ayer, établi en 1799.

AYLMER; ville du comté d'Ottawa. Nommée d'après Matthew, 5ième Lord Aylmer (1775-1850), qui fut gouverneur-général du Canada de 1831 à 1835. Général de l'armée et colonel du 18ième d'Infanterie; compagnon de l'Ordre du Bain, 1836.
AYLMER; lac du comté de Wolfe.
AYLMER; canton du comté de Beauce.
AYLMER; passe de la rivière Mekattina, comté de Saguenay.

AYLWIN; canton et village de poste du comté d'Ottawa; nommés d'après l'hon. Juge Aylwin, Solliciteur-Général du Bas-Canada en 1842 et 1843; nommé juge en 1848.

BABEL; canton du comté de Saguenay; ainsi nommé en mémoire du R. P. Babel, qui, durant cinquante années, fut missionnaire de la côte nord du golfe Saint-Laurent. Auteur de la carte des rivières Moisie et Hamilton.

BABY; canton du comté de Pontiac; nommé d'après le juge L. G. Baby, ministre du Revenu de l'Intérieur en 1878; nommé juge en 1880 et retraité en 1896.

BACCHUS; nom donné par Cartier à l'Ile d'Orléans, à cause du grand nombre de vignes trouvées sur ses bords. Ce nom est maintenant inusité.

BADDELEY; rivière du comté de Chicoutimi; nommée d'après le lieutenant Baddeley, qui prépara un rapport géologique sur cette partie de la région du Saguenay.

BAGOT; comté; nommé d'après Sir Charles Bagot (1781-1843), gouverneur-général du Canada de 1842 à 1843. Il fut Sous-Secrétaire d'Etat des Affaires Etrangères, ministre plénipotentiaire aux Etats-Unis et ambassadeur à Saint-Pétersbourg, La Haye et Vienne.

BAGOT; canton du comté de Chicoutimi.
BAGOTVILLE; village du comté de Chicoutimi.

BAGOT; falaise, sur l'île Anticosti; nommée d'après le colonel Bagot, du 60ième régiment.

BAGWA; baie dans le lac Opasatika, comté de Pontiac; en sauvage "*Objiway*"; ce nom signifie "peu profond."

BAIE-D'URFÉ; village de poste du comté de Jacques-Cartier; nommé d'après François Saturnin Lascaris d'Urfé, un des premiers missionnaires, dont le champ d'action couvrit le haut de l'île de Montréal. Il était fils du marquis d'Urfé.

BAIE-DU-FEBVRE; seigneurie du comté d'Yamaska; donnée par de Meulles au sieur Jacques Lefèvre (ou Le Febvre) le 4 septembre 1683. Après cette concession, le propriétaire signa: Lefebvre de la Baie. La seigneurie se nomme à présent Baie-St-Antoine.

BAIE-ST-ANTOINE; seigneurie du comté d'Yamaska. Voir Baie-du-Febvre.

BAIE-STE-CLAIRE; bureau de poste de l'île Antiscosti. Ce nom est celui de la mère de M. Henri Menier, propriétaire de l'île.

BAILLARGEON; bureau de poste du comté de Lévis; nommé d'après Mgr Charles Francis Baillargeon, troisième évêque de Québec, 1850-67.
BAILLARGEON; canton du comté de Gaspé.

BALD; montagne du comté de Wolfe. Le mot bald, en français "chauve", est donné à cette montagne à cause du manque d'arbres sur ses versants.

BALDWINS MILLS; village de poste du comté de Stanstead; nommé d'après la famille de ce nom qui y possédait des limites forestières et des scieries. Le premier Baldwin s'y est établi en 1820.

BARACHOIS-DE-MALBAIE; bureau de poste du comté de Gaspé. Le nom vient du mot indo-français "barachois", qui désigne un pièce d'eau séparée de la mer par une barre de sable.

BARBE; baie, et ANSE-A-LA-BARBE, village du comté de Bonaventure. Des pêcheurs ayant endommagé les bateaux dans cette baie, l'enquête fit découvrir les os de nageoires d'une énorme baleine plantés dans le sable conmme des épieux. D'où le nom.

BARBE; pointe du comté de Pontiac; ainsi nommée parce que les employés de la compagnie de la Baie d'Hudson s'y arrêtaient pour se raser avant de se présenter devant le facteur du Témiscamingue.

BARFORD; canton du comté de Stanstead; nommé d'après le village anglais du même nom. Il y a des Barfords dans Dorset, Norfolk, Northampton et Warwick.

BARLOW; rivière du comté de Stanstead: nommée du nom d'un des premiers arpenteurs de cette région.

BARN; montagne du comté de Gaspé; ainsi nommée à cause de sa forme qui ressemble à celle d'une grange, en anglais "barn."

BARNSTON; canton et village de poste du comté de Stanstead; nommés d'après la paroisse de ce nom en Cheshire; ou le village de Barnston en Ecosse, Angleterre. Le comté a été formé par lettres patentes en 1792.

BARRÉ; cap du comté de Gaspé; ainsi nommé à cause des stries en barres du rocher.

BARRON; lac du comté d'Argenteuil; d'après le colon Barron, de Lachute.

BAS-DE-LA-BAIE; bureau de poste, Baie St-Paul, comté de Charlevoix. Nom donné à cause de sa situation sur la baie.

BAS-DE-L'ANSE; bureau de poste, Mont Murray, comté de Charlevoix. Nom que lui vaut sa position au bas d'une baie.

BAS-DU-SAULT; bureau de poste, Sault-au-Récollet, comté de Laval; nommé à cause de sa position au bas du Sault.

BASKATONG ; canton, village de poste, lac et rivière du comté d'Ottawa. En algonquin, le nom veut dire "l'endroit où l'eau est rétrécie par le sable" et ce nom vient sans doute des passes étroites qui s'y trouvent.

BASQUE; île du comté de Témiscouata. Des pêcheurs basques avaient un poste de pêche et de commerce sur cette île. Ces pêcheurs appartiennent à une race dont les origines sont inconnues et ils habitent les provinces Basques de l'Espagne ainsi que le département des Basses-Pyrénées, en France.

BASSERODE; canton du comté de Pontiac; d'après le capitaine Basserode, du régiment du Languedoc, Nouvelle-France.

BASSIN; bureau de poste, comté de Chicoutimi; nommé d'après le bassin qui se trouve au bas des chutes de la rivière Chicoutimi.

BASSIN-DU-LIÈVRE; village de poste du comté d'Ottawa; nommé d'après la baie qui se trouve dans la Lièvre, en face du village.

BATISCAN; village, lac et rivière du comté de Champlain. Le nom sauvage signifie "un endroit rempli de roseaux", et a été donné à cause des herbes qu'on voit à l'embouchure peu profonde de la rivière.

BAUDET; pointe et rivière, et RIVIÈRE-BAUDET, village du comté de Soulanges. Le nom vient d'un propriétaire de scierie à cet endroit.

BAUNE; canton du comté de Saguenay; d'après le sieur Baune, capitaine des gardes du gouverneur de la Jonquière. En 1749, il reçut la concession du poste du Cap Charles, sur la côte du Labrador.

BAYFIELD; montagne du comté de Matane. Nommée d'après l'amiral Bayfield, qui, en sa qualité d'arpenteur de l'Amirauté, prépara les cartes du Saint-Laurent, du Golfe et des grands Lacs.

BAYONNE; bureau de poste et rivière du comté de Joliette. Le nom vient sans doute de la rivière Bayonne, en France, parce qu'elle semble lui ressembler par son courant tour à tour lent et rapide; ou, peut-être, du port de ce nom dans le département des Basses-Pyrénées, France. Le nom est d'origine basque et signifie "bon port."

BEACONSFIELD; bureau de poste et plage d'été du comté de Jacques-Cartier. Nommé d'après Benjamin d'Israeli, comte de Beaconsfield (1804-81), premier ministre d'Angleterre en 1869 puis en 1874-80.

BÉARN; canton de l'Abitibi; nommé d'après le régiment de Béarn, qui faisait partie des forces françaises à la bataille de Ticonderoga.

BEAUBIEN; canton du comté de l'Islet; nommé d'après l-R. P. Jean Louis Beaubien, curé de St-Thomas de Monte magny (1819-63.)

BEAUCE; comté; nommé du nom de l'ancienne province de France qui forme aujourd'hui les départements d'Eure-et-Loir et du Loir-et-Cher. Cette province, fameuse pour sa production de blé, a fourni beaucoup de colons au Canada.

BEAUCE JUNCTION; village du comté de Beauce.

BEAUCEVILLE; village du comté de Beauce.

BEAUCHENE; lacs, rivière et bureau de poste du comté de Pontiac. Le nom vient du sauvage *obashing* ou *obadjiwang*, qui signifie "où les eaux se rétrécissent" et fait allusion aux passes étroites qui divisent le lac en deux parties.

BEAUDET; bureau de poste du comté de Portneuf; nomme du nom d'un entrepreneur qui construisit une partie de la ligne du Québec et Lac Saint-Jean.

BEAUDOIN; bureau de poste du comté de Mégantic; nommé d'après M. L. N. Beaudoin, premier préposé du bureau.

BEAUFILS; baie, et L'ANSE-AU-BEAUFILS, village du comté de Gaspé. Nommé d'après un noble français du nom de Bonfils, qui passa un été à Percé.

BEAUHARNOIS; seigneurie du comté de Beauharnois, concédée le 12 avril 1729 au marquis Charles de Beauharnois, gouverneur-général de la Nouvelle-France, et à son frère Claude. Le terrain demeura à l'état sauvage et, le 14 juin 1750, le roi de France en fit de nouveau la concession au lieutenant de vaisseau le marquis de Beauharnois, qui devait la coloniser et la passa plus tard à son neveu, le chevalier Charles de Beauharnois. Celui-ci la vendit ensuite au marquis de Lotbinière. (Roy)

BEAUHARNOIS; comté et ville, comté de Beauharnois.

BEAUJEU; canton, comté de Gaspé; du nom de l'hon. George Saveuse de Beaujeu, seigneur de Soulanges et membre du Conseil Législatif. Décédé en 1865.

BEAUJEU; batture et chenal du St-Laurent, comté de Montmorency; nommés d'après Louis Lienard Villemonde de Beaujeu (1717-1802), qui prit une part active dans la défense du Canada en 1775-76.

BEAULAC; village du comté de Montcalm; nommé d'après un joli petit lac des environs.

BEAULIEU; bureau de poste du comté de Montmorency; du nom de famille Gurdeau de Beaulieu, dont les descendants ont été suzerains d'un fief sur l'Ile d'Orléans pendant près de deux cent cinquante ans.

BEAUMONT; seigneurie du comté de Bellechasse. En 1672, Talon donna à Charles Couillard, sieur des Islets, la seigneurie qui porte depuis le nom de Beaumont, sans doute d'après le village de Beaumont, dans le département du Puy-de-Dôme, France.

BEAUPORT; seigneurie du comté de Québec, concédée le 15 janvier 1634 à Robert Gifford par la compagnie des Cent Associés. La seigneurie s'étendait le long du Saint-Laurent à partir de l'embouchure de la rivière de Notre-Dame de Beauport, d'où elle prend son nom. La rivière fut sans doute ainsi nommée à cause du beau port qui se trouve à son embouchure.

BEAUPORT; village de poste du comté de Québec.

BEAUPRÉ; village du comté de Montmorency; ainsi nommé à cause de la magnifique plaine, "beaupré", qu'on trouve tout près.

BEAUREGARD; îles du comté de Verchères; nommées d'après le concessionnaire, André Jared de Beauregard. Concédées en 1764.

BEAUREPAIRE; village du comté de Jacques-Cartier. Le nom sauvage était "*anaony*"; aussi nommé Pointe à Quenet,

d'après Jean Quenet, à qui le terrain fut concédé en 1678. Beaurepaire est un nom descriptif bien appliqué à cette plage d'été.

BEAURIVAGE; village et rivière du comté de Lotbinière; nommés d'après le premier seigneur de St-Gilles, Gilles Rageot, sieur de Beaurivage. Cette seigneurie a été concédée par Beauharnois et Hocquart, le 1er avril 1738.

BEAUSÉJOUR; bureau de poste, comté de Rimouski; ainsi nommé par Hubert Gagnon, descendant du premier colon, et à cause des environs qui justifient ce nom de "beau séjour."

BEAVER; bureau de poste du comté de Huntingdon; nom suggéré par la localité autrefois fréquentée par un grand nombre de castors (en anglais "beaver").

BÉCANCOUR; seigneurie du comté de Nicolet, concédée à M. Robineau, le 26 février 1657, par la Compagnie des Cent Associés. Il existe plusieurs villages du nom de Bécours en diverses parties de la France, notamment en Bourgogne et en Picardie.
BÉCANCOUR; paroisse, rivière et village, comté de Nicolet.

BECQUETS; seigneurie du comté de Nicolet, concédée en 1672 à Romain Becquet, par de la Barre et de Meulles.

BÉDARD; canton du comté de Rimouski; nommé du nom du juge l'hon. Pierre Bédard, 1763-1827.

BEDFORD; canton du comté de Missisquoi; nommé sans doute d'après Lord John Russell, 7ième duc de Bedford, (1710-1771). Il fut Lord Commissaire de l'Amirauté en 1744; major-général en 1755; Secrétaire d'Etat de 1748 à 1751; gouverneur d'Irlande de 1756 à 1761, et agit comme plénipotentiaire pour signer les traités de paix avec la France et l'Espagne en 1761 et 1763. Le nom vient peut-être aussi du comté de Bedford, en Angleterre, dont l'étymologie est "bedican ford" ou le gué protégé.
BEDFORD; village, Missisquoi.

BEEBE PLAIN; village du comté de Stanstead; nommé d'après les fondateurs de cet établissement, David et Calvin Beebe, en 1798.

BEECH GROVE; bureau de poste du comté de Pontiac. Ce nom se donne à plusieurs endroits du Canada où cet arbre abonde dans les environs.

BEECH RIDGE; bureau de poste du comté d'Argenteuil; ainsi nommé à cause des hêtres très nombreux à cet endroit.

BÉGIN; canton du comté de Chicoutimi; nommé en souvenir de Mgr Louis Nazaire Bégin, évêque catholique de Chicoutimi et depuis archevêque de Québec.

BÉGON; canton du comté de Témiscouata; nommé d'après Michel Bégon, neuvième intendant de la Nouvelle-France, 1712-1726.

BEITH; bureau de poste du comté de Huntingdon; sans doute nommé d'après la ville de ce nom en Ayrshire, Ecosse.

BÉLAND; bureau de poste du comté de Beauce; nommé en l'honneur du député de ce comté, le docteur Henri S. Béland.

BELLECOURT; canton du comté de Saguenay; nommé d'après François Lafontaine de Bellecourt, conseiller au Conseil Supérieur, qui, en 1733, hérita des fiefs des îles Mingan et Anticosti.

BELL; rivière de l'Abitibi; nommée du nom du Dr. Robert Bell, géologue en chef du bureau d'Inspection Géologique de la Puissance.

BELLE; rivière, et BELLE-RIVIÈRE, village de poste du comté des Deux-Montagnes. Nom descriptif.

BELLEAU; canton du comté de Saint-Maurice; nommé d'après Sir Narcisse Belleau, K. C. M. G., lieutenant-gouverneur de la province de Québec, 1867-73.

BELLE-BORNE; ruisseau, dans le comté de Québec. Ce ruisseau a été nommé d'après Jean Nicolet de Belle-Borne, dont il traversait la propriété.

BELLECHASSE; îles du comté de Bellechasse; nommées par Champlain "îles de chasse", puis, plus tard, "islets de Belle-chasse"; noms justifiés par la quantité de gibier.
BELLECHASSE; comté.
BELLECHASSE; canton du comté de ce nom.

BELLECOMBE; canton du comté de Pontiac; nommé d'après de Bellecombe, Croix de Saint-Louis, régiment du Royal-Roussillon, Nouvelle-France.

BELLEFINE; rivière de l'île d'Orléans, comté de Montmorency. Roy croit que ce nom a été donné en l'honneur de la femme du Dauphin de France.

BELLEISLE; détroit situé entre Terreneuve et la côte nord de la province de Québec et le Labrador; sans doute ainsi nommé à cause de Belle-Ile-en-Mer, une île située sur les côtes du Morbihan, France.
BELLEISLE; île de Terreneuve.
BELLERIVE; village de poste du comté de Beauharnois; nom descriptif de cette localité.

BELLE-VALLÉE; village de poste du comté de St-Jean; nom décrivant bien cette belle vallée.

BELMINA; bureau de poste du comté de Wolfe, près des mines d'amiante de Bell, d'où Belmina.

BELOEIL; village du comté de Verchères; nommé du nom d'une ville de Belgique, près de la frontière de France, et adopté sans doute pour décrire le joli paysage de l'endroit.

BENJAMIN; baie, comté de Chicoutimi; nommée d'après Benjamin Godreau, qui visita la localité en 1838.

BENNETT; bureau de poste, comté de Mégantic. Plusieurs familles de ce nom habitèrent la localité.

BÉRAUD; canton du comté de Pontiac et de l'Abitibi; d'après Béraud, Croix de Saint-Louis du régiment de Berry, Nouvelle-France.

BERESFORD; canton du comté de Terrebonne; nommé probablement d'après Sir George de la Poer (1769-1800, second comte de Tyronne, baron Beresford de Beresford en Irlande, ou encore d'après William Carr Beresford (1768-1854), 1er vicomte de Beresford et fameux général anglais qui se distingua à Toulon en 1793, en Egypte en 1799, à Madère en 1807 et dans la guerre d'Espagne. Major général en 1808 et maréchal commandant sous les ordres de Wellington; général en 1825.

BERGERONNES; canton, ainsi que les rivières GRANDES-BERGERONNES et PETITES-BERGERONNES, dans le comté de Saguenay; ainsi nommées à cause de la quantité d'oiseaux qu'on nomme en France "bergeronnettes."

BERGERVILLE; village de poste du comté de Québec. traduction erronée du vieux nom anglais Sheppardville; Ce dernier a été donné d'après l'hon. William Sheppard, Conseiller Législatif du Canada. Mort en 1867.

BERNARD; lac du comté d'Ottawa; nommé du nom d'un sauvage qui y demeura plusieurs années et s'y créa une réserve de chasse.

BERNIER; bureau de poste du comté de Mégantic; du nom du Rév. Père Julien M. Bernier, décédé.

BERRY; canton de l'Abitibi; du nom du régiment français qui faisait partie de l'armée de Montcalm à la bataille des Plaines d'Abraham.

Bersimis; canton, rivière et village du comté de Saguenay. Nom sauvage signifiant "le lieu des lamproies", sorte d'anguille qui remonte la rivière.

Berthier-en-bas; seigneurie du comté de Montmagny, qui porte le nom du bénéficiaire, Alexandre Berthier, capitaine du régiment de Carignan. Concédée le 26 octobre 1672 par Talon.
Berthier (en-bas); village, comté de Montmagny.

Berthier-en-haut; seigneurie, comté de Berthier; nommée d'après Alexandre Berthier, capitaine du régiment de Carignan, qui l'acheta en 1673 du propriétaire, le sieur de Randin. En 1674, le 27 avril, Frontenac lui donna une autre étendue de terre qui quadrupla la superficie de ses domaines.
Berthier; comté.
Berthier (en haut); ville du comté de Berthier.

Bethany; bureau de poste du comté de Shefford. Nom biblique d'un village situé près de Jérusalem (en français Béthani) et qui se nomme aujourd'hui El-Azeviyeh.
Bethany; établissement du comté d'Argenteuil.

Bethel; bureau de poste du comté de Shefford. Nom d'une ville de l'ancienne Palestine, 12 milles au nord de Jérusalem, et qui se nomme aujourd'hui Beitin.

Bevin; lac du comté d'Argenteuil; du nom d'un trappeur et commerçant qui y établit ses quartiers généraux vers 1822, Stephen James Bevin.

Bic; seigneurie, rivière et village du comté de Rimouski, dont Champlain parle comme de "Pic", sans doute du nom français d'une haute montagne pointue qu'on peut voir à distance. La seigneurie a été concédée le 6 mai 1675 par Frontenac à Charles Denis de Vitré.

Bickerdike; canton du comté de Québec; en l'honneur du député de la division de Saint-Laurent de Montréal, Robert Bickerdike.

Bidwell; canton du comté d'Ottawa; d'après M. S. Bidwell, qui représentait Lennox et Addington au Parlement en 1825. Il fut élu deux fois Orateur de la Chambre. En 1838, il émigra aux Etats-Unis.

Biencourt; canton du comté de Rimouski; d'après Charles de Biencourt, qui succéda à son père, Jean de Biencourt, baron de Poutrincourt, comme gouverneur de la ville de Port-Royal, Acadie.

Bienville; village de poste, comté de Lévis. Nommé d'après Jean-Baptiste Le Moyne de Bienville, fondateur de la Nouvelle-Orléans et 5ième fils du baron de Longueuil.

Bigelow; canton du comté d'Ottawa; du nom d'un des premiers colons et marchand de bois de la vallée de l'Ottawa.

Bignell; canton de Mistassini; d'après John Bignell, P. L. S., qui fit des explorations et de l'arpentage dans la province de Québec, 1844-1901.

Bigot; île, comté de Champlain; du nom du Rév. Père Bigot, procureur des seigneuries des Jésuites en Nouvelle-France.

Big Trout; lac du Saguenay; traduction du nom sauvage "*naamegosekatats*."

Birchton; village de poste du comté de Compton; ainsi nommé à cause du grand nombre de bouleaux (en anglais "birch") qu'on voit dans les environs.

Bird; rocher des îles de la Madeleine; nommé en 1534 par Cartier "Isles des Margaulx" à cause du grand nombre d'oiseaux qui s'y trouvaient. Le nom actuel est une traduction libre. Ce rocher est remarquable pour le grand nombre d'espèces d'oiseaux qu'on y voit.

Bissot; canton du comté de Saguenay; nommé d'après le sieur Bissot de la Rivière, premier titulaire du fief de l'Ile-aux-Oeufs, 1668.

Bitobi; lac, comté d'Ottawa. Rouillard dit que ce nom vient de l'algonquin "*pitobik*", qui signifie "double source", mais il ressemble très fortement à Abitibi.

Bizard; île, comté de Jacques-Cartier; concédée en 1678 à Jacques Bizard, major de Montréal. Elle figure sur certaines vieilles cartes sous le nom "d'Ile du Major."

Black; lac, comté de Mégantic; à cause de la couleur de ses eaux.
Black; rivière, et Black River Depot, village, comté de Pontiac.
Black Lake; village de poste du comté de Mégantic.
Blaiklock; canton du Mistassini; nommé d'après F. W. Blaiklock, P. L. S., qui, durant plus de 50 ans, s'occupa d'arpentage géographique dans la province de Québec.

Blainville; seigneurie du comté de Terrebonne. Elle faisait d'abord partie de la seigneurie des Mille-Iles et fut la dot de la fille de Anne-Marie-Thérèse Langloiserie, née Dugué, qui épousa J. B. Céleron de Blainville, d'où le nom de la seigneurie.

Blais; bureau de poste, comté de Beauce; du nom du préposé au bureau, Louis Blais.

Blais; canton du comté de Matane; d'après Mgr André Albert Blais, second évêque de Rimouski.

Blake; canton du comté d'Ottawa; d'après l'honorable William Hume Blake (1809-70), qui fut Solliciteur Général dans le Gouvernement Baldwin-Lafontaine.

Blanc; cap, comté de Québec; traduction du nom sauvage "*uupistikoiats*", qui veut dire "cap blanc" ou "montagne blanche" (Roy.)

Blanche; rivière et bureau de poste, comté d'Ottawa. Le nom vient de la couleur de cette rivière dont les eaux sont surchargées de glaise blanche.
Blanche; rivière, comté de Rimouski.

Blanche; canton du comté de Saguenay. Nom donné en mémoire de Mgr Blanche, Préfet Apostolique du Golfe du Saint-Laurent.

Blanchet; village de poste du comté de Lévis; sans doute ainsi nommé d'après le R. P. Norbert Francis Blanchet, prêtre de Québec, qui partit en mission pour la Colombie-Britannique et devint plus tard archevêque de l'Orégon.

Blanc-Sablon; baie du comté de Saguenay; ainsi nommée à cause des dunes de sable blanc qui se voient sur la plage.
Blanc-Sablon; groupe de petites îles, comté de Saguenay.

Blandford; canton et village, comté d'Arthabaska; d'après George Spencer, 5ième duc de Marlborough (1748-1840), connu sous le nom de marquis de Blandford jusqu'en 1817. Député en 1790-96 et en 1802-04. Lord du Trésor, 1804-06. Le nom vient peut-être aussi de Blandford Forum, ville de Dorset, Angleterre.

Bleury; seigneurie du comté d'Iberville, concédée le 30 octobre 1750 au sieur Sabrevoix de Bleuri, par de la Jonquière et Bigot.

Blue Bonnets; bureau de poste (autrefois) d'Hochelaga. Quelques-uns des habitants de l'endroit portaient des tuques bleues et furent baptisés "Bonnets Bleus" par les ouvriers travaillant à la construction du canal Lachine. D'où le nom.

BLUE SEA; lac du comté de Bonaventure; ainsi nommé à cause de la coloration de ses eaux, coloration due à de vastes dépôts de marne bleue.

BLUE SEA; lac, comté d'Ottawa.

BLUE SEA LAKE; bureau de poste du comté d'Ottawa.

BOILEAU; canton, comté de Chicoutimi; nommé d'après le baron Gauldrée-Boilleau, premier consul de France au Canada, Québec, 1860.

BOIS; canton du comté de Portneuf; nommé d'après l'abbé Bois, curé de Maskinongé.

BOISBRIANT; fief de l'île de Montréal, donné en 1672 à Sidrac du Gué, sieur de Boisbriant, capitaine au régiment de Carignan. Plus tard, ce fief passa aux mains de Jacques le Ber, sieur de Senneville, qui y construisit un fort et changea le nom du fief en celui de Senneville. Le Ber mourut en 1706.

BOISCHATEL; canton, Pontiac et Abitibi; nommé d'après Boischatel, Croix de Saint-Louis, régiment de la Sarre, Nouvelle-France.

BOISCLERC; canton, comté de Pontiac; nommé d'après Jean Eustache Lanouiller de Boisclerc qui, sous le régime français, occupait le poste de grand-voyer.

BOIS-FRANC; bureau de poste, Egan, comté d'Ottawa. Nom qui provient des forêts de bois dur des environs.

BOISHÉBERT; canton du comté de Saguenay; nommé d'après Louis Deschamps, sieur de Boishébert et capitaine d'un détachement d'infanterie de marine français en Nouvelle-France. Sa veuve, Geneviève de Ramesay (ou Ramezay) reçut une concession de terrain sur la côte nord en 1758.

BOIVIN; bureau de poste du comté de la Beauce; nommé du nom du préposé Jean Boivin.

BOLDUC; bureau de poste du comté de la Beauce; nommé d'après le sénateur J. Bolduc.
BOLDUC SIDING; bureau de poste du comté de Compton.

BOLTON; canton du comté de Brome; nommé probablement d'après Harry, 6ème et dernier duc de Bolton, Au moment de sa mort, le général Wolfe était fiancé à Mademoiselle Katerine Lowther, qui devint plus tard la seconde femme du duc de Bolton (1765). Le nom vient peut-être aussi de Bolton, ville manufacturière du Lancashire, Angleterre.

BOLTON CENTRE, BOLTON FOREST, BOLTON GLEN et BOLTON SPRINGS; bureaux de poste du comté de Brome.

BONAMI; cap, comté de Gaspé; nommé du nom d'un colon venu de Jersey, îles de la Manche.

BONAVENTURE; île, comté de Gaspé. Mgr Bossé suggère comme origine de ce nom celui du vaisseau dans lequel le sieur de la Court-Pré-Ravillon fit une fructueuse chasse au lion de mer, en 1591. Il semble cependant que le nom ait été donné pour rappeler quelque heureux événement que Champlain a oublié de noter. Le nom vient peut-être aussi du marquis de Bonaventure.
BONAVENTURE ISLAND; bureau de poste, comté de Gaspé.
BONAVENTURE; rivière, comtés de Bonaventure et Gaspé.
BONAVENTURE RIVER; bureau de poste, comté de Bonaventure.
BONAVENTURE; comté.

BONDVILLE; village de poste, comté de Brome; du nom du Très Révérend archevêque Bond (1815-1906), Primat anglican du Canada.

BOOTH; bureau de poste, comté de Pontiac; d'après J. R. Booth, marchand de bois d'Ottawa.

BOOTH; canton du comté de Pontiac.

BORD-A-PLOUFFE; village du comté de Laval; nommé d'après le traversier Plouffe, premier résident du village. Sa demeure se trouvait sur la rive nord de la Rivière des Prairies, d'où le nom.

BORDEAUX; village, comté d'Hochelaga, sur le bord de la Rivière des Prairies; nommé d'après Bordeaux, (la demeure au bord de l'eau), port commercial de France.

BORD-DE-L'EAU; bureau de poste du comté de Portneuf, sur le bord du Saint-Laurent.

BOSCOBEL; village de poste du comté de Shefford; d'après Boscobel, ferme du Shropshire, Angleterre, où le roi Charles II se réfugia dans le creux d'un chêne alors qu'il était poursuivi par les soldats de Cromwell, en 1651. Nommé par le premier colon de l'endroit, William Hackwell, 1850.

BOTSFORD; canton du comté de Témiscouata; du nom de l'honorable Lt.-Colonel A. E. Botsford, du Génie Royal d'Angleterre, un des représentants de la Grande-Bretagne dans le règlement des questions frontières du Maine et du Nouveau-Brunswick entre l'Angleterre et les Etats-Unis.

BOUCHARD; îles, comté de Verchères; d'après le docteur Etienne Bouchard, qui s'établit à Montréal en 1653 et mourut là en 1676.

BOUCHER; île, comté de Saint-Maurice. Cette île, connue sous le nom de l'île Saint-Joseph, fut concédée au sieur Boucher, plus tard gouverneur des Trois-Rivières, par de Lauzon, le 20 octobre 1655.
BOUCHER; canton du comté de Champlain.

BOUCHERVILLE; seigneurie du comté de Chambly, concédée par l'Intendant Talon, le 3 novembre 1672, au sieur Pierre Boucher, gouverneur des Trois-Rivières (1663-65), qui la nomma plus tard Boucherville.
BOUCHERVILLE; village, comté de Chambly.

BOUCHETTE; canton et village de poste, comté d'Ottawa. Nommés d'après le lieut.-colonel Jos. Bouchette (1774-1841), qui entra dans la marine provinciale en 1791; fut nommé lieutenant en 1786; sous-arpenteur général en 1803 et arpenteur général en Bas-Canada en 1804, succédant à son oncle le major Hol and. Il a publié d'excellentes cartes du Bas-Canada (1815 et 1831) et est l'auteur d'une "Description Topographique du Bas-Canada", etc., etc.

BOUDREAU CORNER; bureau de poste, comté de Compton; du nom du préposé, H. Boudreau.

BOUGAINVILLE; bureau de poste, comté de Gaspé. Nommé d'après Louis Antoine de Bougainville, navigateur français (1729-1814) et aide-de-camp de Montcalm, 1856-59.
BOUGAINVILLE; canton du comté de Saguenay.

BOULE; rocher du fleuve Saint-Laurent, en bas de Tadoussac; ainsi nommée à cause de sa forme ronde.

BOULEAU; pointe, comté de Saguenay; nommée à cause de la grande quantité de bouleaux qui la boisent.

BOULOGNE; village du comté de Drummond. Le nom vient du port fortifié de France, département du Pas-de-Calais.

BOURCHEMIN; seigneurie du comté d'Yamaska; d'après le sieur Jacques François Bourchemin, à qui elle fut concédée en 1695.

BOURDAGES; canton du comté de Montmagny; d'après Louis Bourdages, membre Canadien-Français de l'Assemblée (1804-35), remarquable pour sa grande éloquence.

BOURDO; pointe, comté de Bonaventure; d'après M. Bourdo, officier français, commandant du "Marchault", qui fut tué au cours d'un combat et enterré à cet endroit.

BOURDON; île, Back River, rivière Ottawa; du nom du sieur Jean Bourdon, un des premiers explorateurs français, officier de l'armée.

BOURGET; canton du comté de Chicoutimi; d'après Mgr Ignace Bourget, second évêque de Montréal et ensuite archevêque.

BOURG-LA-REINE; établissement du comté de Québec; nommé ainsi par l'Intendant Talon en l'honneur de la reine régnante de France, Marie-Thérèse, fille de Philippe IV d'Espagne.

BOURG-LOUIS; seigneurie, paroisse et village de poste, comté de Portneuf; nommée du nom du souverain régnant de France, Louis XV, à l'époque où la seigneurie fur concédée, 1741.

BOURG-ROYAL; établissement du comté de Québec; nommé par l'Intendant Talon en l'honneur de la famille royale de France.

BOURG-TALON; établissement du comté de Québec; ainsi nommé par l'Intendant Talon lui-même.

BOUSQUET; canton du comté de Pontiac, d'après du Bousquet, Croix de Saint-Louis du régiment de Guyenne, Nouvelle-France.

BOUT-DE-L'ILE; village de poste du comté de Laval; nommé ainsi à cause de sa position au bout de l'île de Montréal.

BOUTHILLIER; canton du comté d'Ottawa; nommé d'après T. Bouthillier, Commissaire des Terres de la Couronne, 1848.

BOWMAN; canton du comté d'Ottawa; nommé d'après Baxter Bowman, marchand de bois et l'un des premiers colons.

BOWN; bureau de poste du comté de Compton; du nom du préposé, H. C. Bown, un des premiers colons.

BOYER; canton, comté d'Ottawa; du nom de l'honorable Arthur Boyer, député de Jacques-Cartier à l'Assemblée Législative (1884-92) et membre du Cabinet Mercier, 1890-91.

BOYER; rivière et bureau de poste, comté de Bellechasse; probablement ainsi nommés d'après Boyer, chirugien de Rouen, qui accompagnait Champlain dans son expédition de 1610 contre les Iroquois.

BRACKEN; bureau de poste, comté de Mégantic; du nom du préposé, James Bracken.

BRANDON; canton du comté de Berthier; sans doute ainsi nommé d'après Douglass (Hamilton) 8ième duc d'Hamilton et 5ième duc de Brandon (1756-1799). Il entra à la Chambre des Pairs en 1782. Le nom vient peut-être aussi de la ville de Brandon, Suffolk, Angleterre.

BRANDY POT; rocher du Saint-Laurent, comté de Témiscouata. Le nom vient de sa ressemblance avec un pot à cognac.

BRASSARD; canton du comté de Berthier; nommé d'après Louis Marie Brassard, curé de Nicolet et fondateur de la colonie de St-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, près Berthier.

BRÉBOEUF; canton du comté de Chicoutimi; nommé d'après le R. P. Jean de Brébœuf, missionnaire jésuite qui vint au pays avec Champlain en 1625. Il subit le martyre aux mains des Iroquois avec le R. P. Lalemant, en 1649.

BREST; canton du comté de Saguenay. Ce nom vient d'une ville projetée sur la côte nord du Saint-Laurent et à laquelle on avait donné le nom du grand port militaire français.

BRIDGEVILLE; bureau de poste du comté de Gaspé; nommé d'après un pont de 60 pieds à 80 pieds de long et qui forme une construction très remarquable dans la région.

BRIGHAM; village de poste du comté de Brome; du nom d'Erastus O. Brigham, marchand, qui fonda le village vers 1837.

BRILLANT; baie, comté de Gaspé. D'après la famille de ce nom qui s'établit à cet endroit.

BRION; une des îles de la Madeleine; nommée par Cartier du nom de son patron, Philippe de Chabot, sieur de Brion et amiral de France. Mauvaise forme, Bryon.

BRISTOL; canton du comté de Pontiac; nommé d'après la ville anglaise de ce nom, Gloucester et Somersetshire. L'origine du nom est *Briegstow*, qui signifie la "passe" par laquelle coule la rivière Avon. Peut-être le nom vient-il d'Augustus John (Hervey) (1724-79) 3ième comte de Bristol et baron Hervey d'Ickworth, officier de marine distingué qui parvint au grade de Vice-Amiral; ou encore, d'après son fils, Frederick, 4ième comte de Bristol (1730-1803.)

BRISTOL, BRISTOL MINES et BRISTOL RIDGE; villages de poste du comté de Pontiac.

BRODEUR; bureau de poste, comté de Rouville. Nommé d'après l'hon. L. P. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries.

BROME; comté, canton et village de poste; nommé d'après un village de Suffolk, Angleterre, ou de Brome, Hall, qui fut durant des siècles le château de la famille Cornwallis. Probablement d'après Charles (Cornwallis) 2ième comte de Cornwallis (1738-1805), vicomte de Brome, qui remporta les victoires de Brandywine et de Camben mais fut forcé de rendre ses armes à Yorktown. Il fut gouverneur-général du Bengale et commandant en chef des Indes Orientales (1786-93). Créé marquis de Cornwallis en 1792.

BROME CENTRE et BROME CORNERS; villages de poste du comté de Brome.

BROMPTON; canton du comté de Richmond; nommé d'après le district de Brompton, Londres, Angleterre, ou encore d'après une des paroisses de ce nom en Yorkshire et en Kent.

BROMPTON et BROMPTONVILLE; bureaux de poste du comté de Richmond.

BROOKBURY; village de poste, comté de Compton; nommé d'après un ruisseau (en anglais "brook") qui traverse le canton de Bury où le village est situé.

BROOKDALE; bureau de poste, comté d'Ottawa. Descriptif de la situation géographique: "vallée du ruisseau."

BROUAGUE; canton du comté de Saguenay; d'après sieur François de Brouague, commandant pour le roi sur la côte nord du Saint-Laurent.

BROUGHTON; canton et bureau de poste, comté de Beauce; nommés sans doute d'un des nombreux Broughtons d'Angleterre. Le nom peut aussi venir du capitaine Wm. Robert Broughton, qui accompagnait Vancouver dans son voyage; mais cette origine est douteuse.

BROWN; bureau de poste, comté de Compton; du nom du préposé au bureau.

BROWNLEIGH PLACE; bureau de poste, comté de Drummond; nommé d'après James Brown, préposé au bureau.

BROWNSBURG; village de poste, comté d'Argenteuil; d'après George Brown qui, en 1818, reçut une concession de terres qui comprenait le site actuel du village.

BRÛLÉ; cap, comté de Montmorency. Champlain avait sur ce cap une maison qui fut brûlée par les Anglais en 1628. Le nom vient peut-être aussi du feu qui a détruit la forêt.

BRYON; bureau de poste, comté de Gaspé. Voir Brion.

BRYSON; lac, comté de Pontiac; nommé d'après John Bryson, marchand de bois et député du comté de Pontiac.

BRYSON; village du comté de Pontiac; nommé d'après feu l'hon. George Bryson (1813-1900). Avant 1837, alors que le village fut incorporé, il portait le nom de Havelock, d'après Sir Henry Havelock.
BRYSON; canton, comté de Pontiac.

BUCKINGHAM; canton et ville du comté d'Ottawa; d'après le comté de ce nom en Angleterre, ou d'aussi d'après George (Nugent-Temple-Grenville) 1er marquis de Buckingham (1753-1813) qui succéda au titre en 1779, fut Secrétaire d'Etat en 1783 et Lord-Lieutenant d'Irlande en 1782-83 et 1787-89.

BUCKLAND; canton des comtés de Dorchester et Bellechasse; nommé d'après un des treize Bucklands, paroisses ou villages, qui se trouvent en Angleterre.

BUCKLAND; bureau de poste, comté de Bellechasse.

BULSTRODE; canton des comtés de Nicolet et Arthabaska; nommé d'après Bulstrode Park, S. Bucks, Angleterre.
BULSTRODE STATION; village de poste, comté d'Arthabaska.

BULWER; bureau de poste, comté de Compton; nommé d'après Edward George Earl Lytton-Bulwer-Lytton, 1er baron de Lytton (1803-73) romancier et politicien anglais célèbre; Secrétaire d'Etat pour les Colonies, 1858-59.

BUNGAY; canton du comté de Kamouraska; nommé d'après la ville de Bungay, dans le Suffolk, Angleterre. Corruption de "*bon gué*" en français.

BURKS CORNER; village de poste du comté d'Ottawa; nommé d'après un habitant du village, John Burke.

BURNT; lac de la rivière Romaine, comté de Saguenay; nommé ainsi à cause des feux de forêt qui ont dévasté région de ce lac.

BURY; canton du comté de Compton; nommé d'après la ville de ce nom en Lancashire, Angleterre; ou d'après l'un des titres que portait le fils aîné du comte d'Albemarle: vicomte de Bury.

BUTE; bureau de poste, comté de Mégantic; nommé sans doute d'après l'île de ce nom dans l'embouchure de la Clyde dont le nom dérive lui-même du gaélique "*cwth*" qui veut dire: "cabane, hutte, maison."

CABANO; canton, village de poste, lac et rivière dans le comté de Témiscouata. Une autorité dit que les collines élevées de cette région présentaient au sommet l'aspect de cabanes. Une autre prétend que le nom est en réalité "Cabaneau", sorte de cabane pour les bateaux de pêche, et que le nom vient du lac Cabano, sorte de trou très profond entouré de montagnes aux flancs abrupts. Aucune de ces explications ne semble plausible et le nom vient sans doute du sauvage. Melchior Cabanac, chevalier de Saint-Louis, mort aux Trois-Rivières en 1763. La dérivation est problablement la même que Kabana.

CABISTACHUAN; baie dans le lac Mistassini, Mistassini. Voir Kabistachuan.

CABOT; canton du comté de Matane; d'après Jean Cabot, navigateur italien au service de l'Angleterre qui, cherchant le passage du Nord-Ouest en 1497, découvrit le Cap Breton, Nouvelle-Ecosse.

CACOUNA; village, comté de Témiscouata. Nom sauvage qui signifie: "l'endroit où on trouve des porcs-épics."

CADILLAC; canton, Pontiac et Abitibi; d'après Cadillac, Croix de Saint-Louis du régiment de Berry, Nouvelle-France.

CADOT; bureau de poste, comté de Montcalm; d'après M. Cadot, tourneur, de Montréal.

CAILLE; cours d'eau, comté de Chicoutimi; d'après François Guay, dit Caille, qui se proposait de construire un moulin sur ce cours d'eau.

CAIRE; canton du comté de Pontiac; d'après de Caire, ingénieur au service de la Nouvelle-France.

CAIRNSIDE; bureau de poste du comté de Châteauguay; d'après le préposé au bureau, W. J. Cairns.

CALDWELLS MANOR; établissement du comté de Missisquoi; d'après Sir John Caldwell, qui acquérit la seigneurie de Foucault et y construisit un manoir.

CALLIÈRES; canton du comté de Charlevoix; d'après Louis Hector de Callières, gouverneur de la Nouvelle-France (1698-1703.)

CALL MILL; bureau de poste du comté de Brome; du nom du préposé au bureau, M. L. M. Call, propriétaire d'un moulin.

CALMON; village de poste du comté de Mégantic; d'après Alfred Calmon, directeur et propriétaire des mines d'amiante de l'endroit. Ce village se nommait auparavant Wertheim.

CALONNE, DE; canton du comté de Maskinongé; d'après de Calonne, missionnaire à l'île du Prince Edouard, décédé aux Trois-Rivières en 1822. Il était alors chapelain des Ursulines. Son frère était Contrôleur Général des Finances en France (1783-87.)

CALUMET; canton du comté de Pontiac. Nom sauvage qui signifie "pipe" ou "pipe de la paix" et donné à cause d'un minerai qui sert à fabriquer ces pipes. C'est une corruption canadienne du mot français "chalemel," qui veut dire littéralement "petit roseau."
CALUMET; île, et CALUMET ISLAND, village, comté de Pontiac.
CALUMET; village et rivière, comté d'Argenteuil.

CALVAIRE; lac, comté de Portneuf; ainsi nommé à cause d'une croix élevée près du lac.
CALVAIRE; colline, comté des Deux-Montagnes.

CAMBRIA; village de poste, comté d'Argenteuil. Nom latin du pays de Galles, donné par Sir J. J. C. Abbott, d'après une montagne ressemblant à une montagne du pays de Galles.

CAMERON; canton du comté d'Ottawa; nommé d'après l'hon. Malcolm Cameron (1808-1876), qui fut membre du Cabinet Baldwin-Lafontaine.

CAMPBELL; canton du comté d'Ottawa; nommé d'après Sir Alexander Campbell (1821-1892), qui fut ministre des Postes, 1867-73, 1880-81 et 1885-87; ministre de

l'Intérieur en 1873; Receveur-Général en 1878-79; ministre de la Milice en 1880; ministre de la Justice de 1881 à 1885 et Lieutenant-Gouverneur d'Ontario de 1887 à 1892.

CAMPBELL; baie, et CAMPBELL BAY, village de poste du comté de Pontiac; d'après feu Donald Campbell.

CAMPBELL CORNER; bureau de poste, comté de Mégantic. Le nom vient du premier colon, un nommé Campbell, établi à cet endroit en 1848.

CAMPEAU; canton du comté de Pontiac; nommé d'après le R. P. Campeau, président de la Société de Colonisation du Timiskaming à l'époque de l'arpentage du canton.

CAMTEBASSEGAT; baie, comté de Saguenay; nom indien qui signifie "l'endroit où la prairie s'étend jusqu'aux eaux."

CANARDIÈRE; rang ou concession, comté de Québec. La carnardière est une sorte d'étang où l'on place des lacets pour attaper les canards sauvages.

CANDIAC; bureau de poste, comté de Québec; nommé d'après Candiac, près de Nîmes, France, lieu de naissance du marquis de Montcalm.

CANNON; baie du comté de Gaspé. Une frégate ayant fait naufrage près de cet endroit, les canons furent précipités au fond de la mer et la tradition a conservé le nom, qu'on change parfois d'une manière erronée en "Anse au Canot."

CANNON; canton du comté de Saguenay; nommé d'après l'hon. Juge Cannon, de la Cour Supérieure du district de Québec. Député-Procureur-Général en 1891.

CANOE; île du comté de Montmagny. En 1633, le Rév. P. Le Jeune et sa suite étaient campés sur l'île Patience, quand un canot rompit ses amarres et vint s'échouer sur cette île.

CANTÉ; bureau de poste du comté de Témiscouata. La nouvelle route du lac Témiscouata est construite sur le flanc d'une colline et est en conséquence penchée ou "cantée", selon le terme de terroir. D'où le nom.

CANTERBURY; bureau de poste, comté de Compton; le Révérend Thomas Richardson a suggéré ce nom parce que l'endroit est situé dans le canton de Bury et pour rappeler Canterbury, d'Angleterre, dont l'origine est "*Cant-wara-brig*", qui signifie "le bourg des habitants du promontoire."

CANTIN; bureau de poste, comté de Lévis; d'après le préposé du bureau, M. Cantin.

CANTLEY; bureau de poste, comté d'Ottawa; d'après la paroisse du même nom en Angleterre.

CANUEL; île, comté de Rimouski; du nom d'un cultivateur dont la ferme défrichée se trouvait en face de cette île.

CANUTA; village, comté des Deux-Montagnes. Voir St-Canut.

CAP-A-L'AIGLE; bureau de poste, comté de Charlevoix; nom donné par Champlain en 1608 à cause du grand nombre d'aigles qui s'y trouvaient.

CAP-AUX-CORBEAUX; village de poste, comté de Charlevoix. Nom donné à cause du grand nombre de corbeaux qui s'y voient.

CAP-AUX-OS; bureau de poste, comté de Gaspé. La première personne qui visita cette localité trouva une quantité d'os de baleines au pied du cap.

CAP-CHAT; canton et village de poste, comté de Gaspé. Ainsi nommé à cause du profil du rocher qui ressemble à celui d'un chat.

CAP-CHAT; rivière, comtés de Matane et de Gaspé.

CAP-DE-LA-MAGDELAINE; seigneurie, comté de Champlain. La terre, qui devait servir à une mission sauvage, a été donnée aux Jésuites par de la Ferté, abbé de la Magdelaine, et on lui conserva son nom.

CAP-DE-LA-VICTOIRE; cap, comté de Richelieu; en souvenir d'une victoire remportée à cet endroit par les Français et les Algonquins sur les Iroquois.

CAPE-COVE; village de poste, comté de Gaspé; nommé ainsi à cause de sa position le entre cap d'Espoir et le Cap Malin.

CAPE DESPAIR; bureau de poste, comté de Gaspé. Le nom est, prétend-on, une erreur des premiers colons anglais, qui ont voulu traduire le nom français: d'Espoir.

CAPELTON; bureau de poste, comté de Sherbrooke; du nom de George Capel, qui ouvrit une mine de cuivre à cet endroit en 1863.

CAPLAN; rivière, et CAPLAN RIVER, village de poste, comté de Bonaventure; du nom d'un sauvage, Jean Caplan, qui vécut longtemps sur les bords de cette rivière.

CAP-MAGDELEINE; village de poste, comté de Champlain; d'après l'abbé de la Magdelaine, qui habitait Paris et portait un vif intérêt aux missions du Canada.

CAP-ROSIER; canton du comté de Gaspé; ainsi nommé à cause des rosiers sauvages qui s'y trouvent.

CAP-ROUGE; village et rivière, comté de Québec. Le cap est formé de rocs rougeâtres d'où le nom.

CAP-ST-IGNACE; village, comté de Portneuf. Le village prend le nom du cap, lequel a été sans doute nommé par un Jésuite du nom de Saint-Ignace, fondateur de l'Ordre.

CAP-SANTÉ; village, comté de Portneuf; probablement dans le but de décrire la salubrité de cette localité.

CAP-SAINT-MARTIN; bureau de poste, Laval. Voir St-Martin.

CAPUCINS; bureau de poste, Rimouski. D'après un rocher sur la rive de la rivière Grand Capucin qui, vu d'une certaine distance, ressemble à un moine capucin.

CARCY; pointe, Québec. D'après Guillaume Page dit Carcy, maître du port de Québec au commencement du 18ième siècle.

CARIGNAN; canton, comté de Champlain; d'après le célèbre régiment français Carignan-Salières venu au Canada en 1665

CARILLON; village et rapide, comté d'Argenteuil. M. Benjamin Sulte dit: "Philippe de Carrion, sieur de Fresnoy, lieutenant dans le régiment de Carignan, vint au Canada en 1665. Le 7 décembre 1671, le Séminaire de Saint-Sulpice lui concéda un fief sur l'île de Montréal, en face d'un bras de la rivière Ottawa où il s'occupa de traite des fourrures. Au printemps de 1674, il fut arrêté pour avoir aidé les coureurs des bois de l'Ottawa. Je crois qu'il rencontrait les sauvages au pied du Long Sault et qu'ils appelèrent cet endroit le poste de Carrion. La famille de d'Ailleboust d'Argenteuil possédait la seigneurie de ce nom. A partir de 1686 le nom de Carillon apparaît dans leurs documents, mais je lis 'Carrion' parce qu'il faisait la traite au pied du Long Sault. Entre 1671 et 1679, Carrion devint si

notoire par son commerce illicite, que son nom s'est attaché au poste sous une forme corrompue." Fort Carillon, aujourd'hui Ticonderoga, tire peut-être son nom d'une même origine. Ticonderoga, sur le lac Champlain, au débouché du lac George, a été le lieu d'une bataille où Montcalm a défait Abercrombie.

CARLETON; canton et village, comté de Bonaventure; d'après Sir Guy Carleton, Lord Dorchester (1724-1808); Lieut.-Colonel en 1757, il prit une part active au siège de Louisburg, et fut blessé à la capture de Québec; nommé Lieutenant-Gouverneur de Québec en 1766 et Gouverneur en 1775. Lieutenant-Général en 1777, commandant en chef en Amérique en 1782 et Gouverneur-général du Canada, 1786-96.

CARLETON CENTRE; village, comté de Bonaventure.

CARLIN CORNERS; bureau de poste, comté d'Argenteuil; d'après Thomas Carlin, préposé au bureau.

CARMEL; bureau de poste, comté de Drummond; nom biblique d'une chaîne de montagnes en Palestine et d'une ville des montagnes de Judée.

CARON; canton et bureau de poste, comté du Lac St-Jean; d'après l'hon R. E. Caron, Lieutenant-Gouverneur de la province de Québec, 1873-76.

CARROLL; bureau de poste, comté de Pontiac; d'après Thomas Carroll, maître de poste.

CARTIER; canton, comté de Joliette; d'après Sir George Etienne Cartier (1814-73); membre du Parlement, 1848; Secrétaire de la Province, 1856; Procureur-Général, 1856; ministre de la Milice, 1867-73.

CARTIER; bureau de poste, comté de Beauharnois.

CARTIERVILLE; bureau de poste, comté de Jacques-Cartier.

CARUFEL; seigneurie, comté de Maskinongé; d'après Jean Sicard, sieur de Carufel, à qui la seigneurie fut concédée en 1795.

CASAULT; canton, comté de Matane; d'après Sir Louis Noël Adolphe Casault, juge en chef du district de Québec, décédé en 1901.

CASAULT; bureau de poste, comté de Montmagny.

CASCADES; village, comté d'Ottawa; nommé à cause des rapides de ce nom dans la rivière Gatineau

CASCADES; pointe, île et rapides, comté de Soulanges; nommés à cause des rapides dans le fleuve Saint-Laurent.

CASCADES POINT; bureau de poste, comté de Soulanges.

CASCAPEDIA; lac et rivière, comté de Bonaventure. Corruption du micmac "*sakpediac*", qui signifie "courant violent." Rouillard fait dériver ce nom de "*gesgapeging*", ce qui veut dire "une grande étendue d'eau avec peu ou pas du tout de courant".

CASGRAIN; canton, comté de l'Islet; d'après Eugène Casgrain, seigneur de l'Islet.

CASONPSCONET; rivière, affluent de la Matapedia; du nom d'un ancien chef sauvage.

CASSVILLE; bureau de poste, comté de Stanstead. Nommé d'après les premiers colons, 1799.

CASTLEBAR; bureau de poste, comté d'Arthabaska; d'après la ville de ce nom, comté de Mayo, Irlande, et qui vient de "*caislen-au-bharraigh*", ce qui signifie "Château de Barry."

CAT; île, comté d'Argenteuil; ainsi nommée à cause du grand nombre de chats que les meuniers firent amener sur cette île pour se débarrasser des rats.

CATHCART; canton, comté de Joliette; d'après Charles Murray (Cathcart), 2ième comte de Cathcart (1738-1859), Gouverneur-général du Canada (1845-47.)

CAUCHON; canton, comté de Montmorency; d'après l'hon. Joseph Edouard Cauchon, député de Montmorency en 1867; sénateur, 1867-72; député, 1872-77, et Lieut.-Gouverneur du Manitoba, 1877-82. Décédé en 1885.

CAUGHNAWAGA; village, comté de Laprairie; nom iroquois signifiant "village des rapides."

CAUSAPSCAL; canton, village et rivière, comté de Matane; Nom micmac qui signifie "pointe rocheuse", ou encore "terrain rocailleux et brillant".

CAVAGNAL; pointe et bureau de poste, comté de Vaudreuil. D'après Pierre François de Rigaud, marquis de Vaudreuil-Cavagnal, Gouverneur-général du Canada, 1755-60.

CAWOOD; canton et bureau de poste, comté de Pontiac; d'après le village de ce nom en Yorkshire, Angleterre.

CAXTON; canton et village, comté de St-Maurice; d'après le village de ce nom, Cambridge, Angleterre.

CAZAVILLE; village, comté d'Huntingdon; du nom d'un hôtelier décédé, Antoine Caza.

CEDAR HALL; bureau de poste, comté de Matane. Ce nom fut donné à la première maison construite à cet endroit par un nommé Grant, à côté des carrières de pierre servant aux ponts de l'Intercolonial.

CEDARS; village et rapides, comté de Soulanges; nommés d'après le grand nombre de cèdres qui se trouvent dans les environs.

CÉRY; canton, comté de Saguenay; d'après Philippe d'Ailleboust, sieur de Céry, qui, en 1753, obtint des privilèges de pêche sur la côte nord.

CHABATOK; village sauvage, lac Mistassini, Mistassini; nom montagnais qui veut dire "passage difficile ou rocailleux".

CHABOT; canton, comté de Kamouraska; nommé d'après le juge Chabot (1807-1860), Commissaire des Travaux Publics, 1849; nommé juge en 1856.

CHALEUR; baie, province de Québec et du Nouveau-Brunswick; ainsi nommée par Jacques-Cartier parce que lui et ses hommes y souffrirent de la chaleur.

CHALOUPE; rivière de l'île d'Anticosti; ainsi nommée à cause du petit havre de son embouchure où les chaloupes peuvent trouver abri.

CHAMBLY; seigneurie, comté de Chambly; du nom du bénéficiaire, Jacques de Chambly, officier au régiment de Carignan; concession faite par Talon le 26 octobre 1672.

CHAMBLY; comté.

CHAMBLY et CHAMBLY-CANTON; villages du comté de Chambly.

CHAMBORD; village, comté du Lac St-Jean; nommé d'après le comte de Chambord (1820-83), dernier représentant en France de la branche aînée des Bourbons.

CHAMBORD JUNCTION; bureau de poste, comté du Lac St-Jean.

CHAMPIGNY; canton, comté de Chicoutimi, et village de

poste, comté de Québec; nommés d'après Jean Bochart de Champigny, Intendant Général, 1686-1702.

CHAMPLAIN; comté, du nom de Samuel de Champlain (1567-1635), fameux navigateur et explorateur français qui fit des explorations au Canada et en Nouvelle-Angleterre (1603-1616); fonda Québec, 1608, et découvrit le lac qui porte son nom en 1609.

"C'est à juste titre que Samuel de Champlain a été surnommé le père de la Nouvelle-France......Sa vie, si activement significative, est bien le commencement de son histoire remplie d'événements;...." (Parkman.)

CHAMPLAIN; seigneurie, rivière et village, comté de Champlain.

CHAMPLAIN; lac, province de Québec et Etats-Unis.

CHAMUCHUAN; rivière et lac, comté du Lac St-Jean; nom tiré du montagnais "*ashuapamushuan*" qui veut dire "où l'on guette le daim". C'est une abréviation de "*ashuapmashuan.*"

CHANDONNET; bureau de poste, comté de Mégantic; d'après le préposé au bureau, Charles Chandonnet.

CHANNELL; bureau de poste, comté de Brome; d'après F. P. Channel, juge de paix, qui fit établir le bureau à cet endroit.

CHAPAIS; township, Kamouraska; d'après l'hon. T. Chapais, commissaire des Travaux Publics avant la Confédération; ministre de l'Agriculture, 1867-69; Receveur-Général, 1869-73; sénateur pour la division de La Durantaye, 1868, jusqu'à sa mort, 1885.

CHAPEAU; village, Pontiac; d'après un rocher en forme de chapeau dans les rapides de la rivière.

CHAPLEAU; township, Maskinongé; d'après Sir Joseph Adolphe Chapleau (1840-1898); Secrétaire d'Etat, 1882-92; ministre des Douanes, 1892; premier-ministre de Québec, 1879-82; lieutenant-gouverneur de Québec, 1892-98.

CHARETTE; lac, Ottawa; d'après le général de Charette.

CHARLEMAGNE; village, l'Assomption. Roy dit: "D'après Charlemagne Laurier, député de l'Assomption", mort en 1907.

CHARLESBOURG; village, Québec; en 1541, Cartier baptisa le fort construit par lui-même à Cap Rouge, Charlesbourg-Royal, d'après Charles IX, roi de France.

CHARLEVOIX; comté et township, lac St-Jean; d'après Pierre François Xavier Charlevoix (1682-1761), missionnaire jésuite, auteur de l'"Histoire de la Nouvelle-France."

CHARNAY; township, Saguenay; d'après Marie-Louise Renée de Charnay, seigneuresse de Kamouraska; en 1786, elle épousa Paschal Jacques Taché.

CHAT; cap, Gaspé; ainsi appelé parce que, vu de profil, il ressemble à un chat. Voir Cap-Chat.

CHATEAUGUAY; seigneurie, Châteauguay; concédée le 29 septembre 1673 à Charles le Moyne, seigneur de Longueuil, qui la nomma Châteauguay d'après une commune française du Puy-de-Dôme.

CHATEAUGUAY; comté, village et rivière.

CHATEAUGUAY BASSIN; village, Châteauguay.

CHATEAU RICHER; paroisse et village, Montmorency; probablement d'après un prieuré ou château de France.

CHATEAUVERT; village, Portneuf; d'après George C. Châteauvert, maître de poste.

CHATHAM; township, Argenteuil; d'après William Pitt (1708-78), premier comte de Chatham; nommé trésorier conjoint de l'Irlande en 1746; secrétaire d'Etat, 1756-61; pendant son administration, l'Angleterre fut toujours victorieuse sur les mers.

CHATS; lac et chutes, rivière Ottawa, Pontiac; d'après les chats sauvages trouvés là dans les premiers jours de la colonie.

CHATS; île, Argenteuil.

CHAUDIÈRE; chute, rivière Ottawa; traduction française du mot sauvage "*Asticou*" qui veut dire "bouilloire", par allusion aux bouillonnements de l'eau au pied de la chute.

CHAUDIERE BASIN, CHAUDIERE CURVE, CHAUDIERE MILLS et CHAUDIERE STATION; bureaux de poste, Lévis.

CHAUDIERE; rivière et chute, Lévis.

CHAUMONT; bureau de poste, Lotbinière; d'après Alexandre de Chaumont, major-général des armées françaises au Canada en 1665.

CHAUVEAU; township, Charlevoix; d'après l'hon. P. J. O. Chauveau (1820-90); Solliciteur-général, 1851; secrétaire de la province, 1853; surintendant de l'Instruction Publique de Québec, 1855; premier-ministre de Québec, 1867-73; sénateur, 1873-74.

CHAVIGNY; township, Portneuf; d'après Madeleine de Chauvigny, Madame de la Peltrie, fondatrice du couvent des Ursulines de Québec, 1639; ou d'après François de Chavigny, sieur de Berchereau, bénéficiaire d'un fief dans le comté de Portneuf.

CHEGOBISH; lac et rivière, rivière Chamachuan, lac St-Jean; nom montagnais, "*ushukupish*," signifiant une variété de canard sauvage.

CHELSEA; village, Ottawa; d'après l'ancienne résidence du premier maître de poste, Chelsea, Mass., qui était nommée ainsi d'après Chelsea, une banlieue de Londres.

CHEMIN-GOUIN; village, Ottawa; d'après une route qui est elle-même nommée d'après l'hon. Sir Lomer Gouin, premier ministre de Québec.

CHENAUX; pointe, St-Maurice; d'après les chenaux à travers lesquels la rivière St-Maurice se déverse dans le St-Laurent.

CHÊNE; pointe, rivière St-Laurent, Huntingdon; d'après les chênes qui se trouvent en cet endroit.

CHÊNE; pointe, rivière Ottawa, Argenteuil.

CHÉNÉVILLE; village, Ottawa; appelé d'abord Sévigné; changé en Hartwell vers 1885; plus tard a assumé le nom actuel, d'après M. Hercule Chéné, qui fut le maître de poste.

CHÉNIER; village, Ottawa; d'après Isidore Chénier, maître de poste.

CHÉNIER; township, Rimouski; d'après le Dr. Chénier, de St-Eustache, l'un des chefs de la rebellion de 1837.

CHERBOURG; township, Matane; d'après Cherbourg, port de mer, France.

CHERRY; rivière, et CHERRY RIVER, bureau de poste, Sherbrooke; à cause de l'abondance des cerises sur les rives de la rivière.

CHERTSEY; township, Montcalm; d'après Chertsey, bourg de Surrey, Angleterre.

CHESHAM; township, Compton; d'après la ville de Chesham, Buckingham, Angleterre.

CHESTER EST et CHESTER OUEST; townships, Arthabaska; d'après la ville de Chester, Angleterre, qui tient son nom du mot latin "*castrum*", place fortifiée.
CHESTER; village, Arthabaska.

CHEVALIER; township, Saguenay; d'après une famille établie dans la vieille seigneurie du chevalier de St-Paul, et dont les descendants vivaient là tout récemment.

CHEVROTIÈRE; village et rivière, Portneuf. Voir La Chevrotière.

CHIBOUGAMAU; lac et rivière, Abitibi; nom sauvage, signifiant "où les eaux sont renfermées", par allusion à l'étroitesse de l'issue des eaux.

CHICHESTER; township et village, Pontiac; d'après Chichester, ville, Sussex, Angleterre, appelée autrefois "*Cissanceaster*," la "forteresse de Cissa."

CHICOT; rivière, Berthier; d'après les arbres renversés et obstruant la rivière.
CHICOT; village, Berthier, et lac, Champlain.

CHICOUTIMI; rivière, Chicoutimi et Montcalm. D'après un mot sauvage signifiant "eau parfaite."
CHICOUTIMI; comté, ville et township.

CHILTON; township, Montcalm; tire probablement son nom d'un des neuf Chiltons, en Angleterre.

CHLORYDORME; village, Gaspé; d'après la seigneurie Cloridorme, une corruption de l'ancien nom Cloridon, donné par le concessionnaire.

CHRISTIE; township, Gaspé; d'après Robt. Christie (1788-1856), historien; député à l'Assemblée pour Gaspé, 1827 à 1829; en 1829, il fut expulsé pour n'avoir pas bien avisé le gouvernement; fut réélu, expulsé de nouveau et privé de son siège jusqu'à l'Union; élu de nouveau, il resta député jusqu'en 1854.

CHRISTIEVILLE; bureau de poste, Terrebonne; d'après Ebenezer Christie, premier maître de poste.

CHRISTOPHERSON; lac, Abitibi; d'après L. Christopherson, de la compagnie de la Baie d'Hudson; en charge du district de la rivière Ottawa, en haut.

CHURCH; township, Pontiac; d'après Levi Ruggles Church, M. P. P., 1867-71 et 1874; procureur-général, 1874-78; trésorier, 1878.

CINQ; île, St-Maurice; cette île est à l'extrémité du premier des cinq portages entre une série de lacs.

CLAIRVAUX-DE-BAGOT; village, Bagot; d'après Clairvaux, village de l'Aube, France.

CLAIRVAUX-DE-CHARLEVOIX; village, Charlevoix.

CLAPHAM; village, Mégantic; d'après John G. Clapham, un des premiers députés de Mégantic.

CLAPHAM; township, Pontiac; d'après Clapham, paroisse de Sussex, Angleterre.

CLARENDON; township, Pontiac; probablement d'après Thomas Villiers, premier comte de Clarendon; en 1756, créé baron Hyde de Hindon; en 1763, nommé ministre des postes conjoint; en 1776, créé comte de Clarendon; mort en 1786 et fut succédé par Thomas (Villiers), deuxième comte de Clarendon (1753-1824.)

CLARKE; village, golfe St-Laurent, Saguenay; d'après Clarke Bros., industriels.

CLAUDE; rivière, Gaspé; d'après le nombre de martin-pêcheurs trouvés sur les bords de cette rivière.

CLÉMENT; village, Ottawa; d'après Thomas Clément, maître de poste.

CLÉRICY; township, Pontiac; d'après de Cléricy, Croix de St-Louis, régiment de Languedoc, Nouvelle-France.

CLEVELAND; township, Richmond; de Cleveland, district Yorkshire, Angleterre, et qui signifie "terre rocheuse", de l'anglo-saxon "*cleff* ou "*cliff*."

CLIFTON; township, Richmond; il y a treize Cliftons en Angleterre.

CLINTON; township, Compton; d'après le général Sir Henry Clinton (1738-95); il succéda à Sir Wm. Howe à la tête des forces anglaises pendant la guerre de l'indépendance.

CLORIDORME; seigneurie, Gaspé; l'acte de concession, en date du 2 mai 1707, comporte que le concessionnaire a demandé que le nom de la seigneurie soit "Cloridon."

CLYDE; township, Ottawa; d'après la rivière Clyde, en Ecosse.

CLYDE CORNERS; village, Huntingdon; d'après Wm. Clyde, qui s'y établit en 1826.

COACOACHO; rivière et baie, Saguenay; nom sauvage que le père Arnaud traduit par "louve" et le père Lemoine par "corneille."

COAGAMA; lac, rivière à l'Aigle, rivière Gatineau, Pontiac; de l'algonquin "*waickwagama*," "fin du lac."

COATICOOK; rivière et ville, Stanstead; nom abenaquis, signifiant "rivière de la terre aux pins".

COCK; pointe, rivière St-Laurent, Rimouski; appelée "des coques" par les Français et transformée dans le nom actuel par les Anglais.

COFFEE; rivière, rivière Migiskun, Abitibi; de ce que son eau a la couleur du café au lait.

COFFEY CORNER; village, Huntingdon; d'après Andrew Coffey, un des premiers colons.

COFFIN; île, îles de la Madeleine; d'après l'amiral Sir Isaac Coffin (1760-1839) à qui les îles de la Madeleine furent concédées en 1797 ou 1798.

COKNIGAN; rivière, Nicolet; nom sauvage signifiant "où il faut partager" pour aller au lac St-Pierre.

COLBERT; township et village, Portneuf; d'après Jean-Baptiste Colbert (1613-83), homme d'Etat français, ministre des finances sous Louis XIV.

COLDWATER; rivière, Saguenay; traduction du mot sauvage: "*atachikamishish*,"

COLERAINE; township et village, Mégantic; d'après Coleraine, ville de Londonderry, Irlande.

COMMISSIONERS; lac, lac St-Jean; d'après les commissaires nommés pour explorer le district de Saguenay en 1827.

COMO; village, Vaudreuil; d'après Como, lac d'Italie.

COMPORTÉ; rivière, Charlevoix; d'après Philippe Gauthier, sieur de Comporté, concessionnaire de la seigneurie de la Malbaie.

COMPTON; comté, township et village; il y a treize villages portant ce nom en Angleterre. Nommé, probablement d'après George (Townshend) 2ième marquis de Townshend, lord Compton, etc. (1753-1811); nommé à la pairie sous les noms de Lord de Ferrers et lord Compton,

1770; ministre des postes, 1794-99; au siège de Québec, son père, le général (plus tard maréchal de camp) Townshend succéda à Wolfe, après la mort de ce dernier.

CONDÉ; village, lac St-Jean; d'après Louis II de Bourbon, prince de Condé (1621-86), appelé le grand Condé; célèbre général français.

CONICAL; montagne, Gaspé; à cause de sa forme conique.

CONTRECOEUR; seigneurie et village, Verchères; d'après le sieur Antoine Pecaudy, sieur de Contrecœur, qui, après avoir servi dans plusieurs guerres sous le maréchal de Turenne, fut ennobli en 1661; il était capitaine dans le régiment de Carignan; il prit part à l'expédition de 1666 contre les Iroquois; s'établit à Contrecœur en 1668; mourut le 1er mai 1688; enterré sous l'église paroissiale.

COOK; township, Saguenay; d'après le fameux navigateur anglais, le capitaine James Cook (1728-79); en 1759, fit des sondages dans le St-Laurent; fit des relevés des côtes de Terreneuve et du Labrador, 1763; fit trois importants voyages d'exploration; dans le dernier, il atteignit le cap Icy, sur la côte nord de la Russie d'Amérique, 1778.

COOKSHIRE; ville, Compton; d'après le capitaine John Cook, un membre d'une compagnie de la Nouvelle-Angleterre, qui, vers 1800, obtint une concession de terre dans les Cantons de l'Est, à la condition d'amener des colons dans le township.

COPPERFIELD; village, Mégantic; d'après les mines de cuivre.

COQUART; île, Chicoutimi; d'après le père Coquart, missionnaire jésuite; mort à Chicoutimi en 1765.

COQUES; baie, Rimouski; à cause des coquillages appelés "coques" par les Canadiens-Français, trouvés en abondance dans la baie et le creek, au printemps.

CORBEAU; cap, fleuve St-Laurent; "une nuée d'oiseaux semblent, par leurs sinistres croassements, entonner les funérailles d'un mourant."

CORBIN; bureau de poste, Huntingdon; en 1838, Hosmer Corbin construisit une scierie à cet endroit.

CORLISS; village, Stanstead; d'après plusieurs familles résidant à cet endroit.

CORNER OF THE BEACH; bureau de poste, Gaspé; à cause d'un brusque changement dans la ligne du rivage; *vulgo*, Corny Beach.

COSSETTE; lac, Champlain; d'après François d'Assise Cossette, premier colon sur les rives de ce lac.

COTEAU; rapides, fleuve St-Laurent, Soulanges; probablement d'après une petite colline sur le portage, le long des rapides.
COTEAU-DU-LAC, COTEAU JUNCTION et COTEAU LANDING; villages, Soulanges.

CÔTE-DE-BEAUPRÉ; établissement, Montmorency; descriptif. Voir Beaupré.

CÔTE-DES-CORBEIL; bureau de poste, Deux-Montagnes; d'après les Corbeils, résidants.

CÔTE-DES-NEIGES; village, Jacques-Cartier; d'après Notre-Dame-des-Neiges, France.

CÔTE-DES-PERRON; bureau de poste, Laval; d'après François et Paul Perron, les premiers colons.

CÔTE ST-EMMANUEL; bureau de poste, Soulanges; d'après Joseph Dominique Emmanuel de Longueuil, sieur de Soulanges.

COUAPSIGAN; rivière, rivière St-Maurice, Champlain; montagnais, "*ka-uapiskats*," "rivière aux rochers blancs."

COUCOUCACHE; rivière et lac, Champlain; vers 1660, un parti d'Iroquois caché à l'embouchure de cette rivière imita le cri du hibou pour attirer ses ennemis dans une embuscade. Les Attikamegs, croyant qu'il y avait là un volier de hiboux (*cou-cou*), débarquèrent à cet endroit pour y faire la chasse et furent tués par les Iroquois; plus tard, "coucou-wache" devient "coucoucache."

COUDRES; île, fleuve St-Laurent, Charlevoix; à cause de l'abondance des coudriers trouvés là par Cartier en 1735.

COULONGE; rivière, Portneuf; Charles Joseph d'Ailleboust, sieur d'Argenteuil, vint au Canada vers 1648, et reçut une concession de terre près de Québec, qu'il appela Coulonge (à présent Spencer Wood), d'après sa place natale, Coulonge-la-Madeleine, France. Son fils, Louis d'Ailleboust, sieur de Coulonge, né en 1656, marié en 1690 à Félicité le Picard, dont il eut cinq fils; cette famille fit le trafic avec les sauvages sur la rivière Ottawa, 1670-1760, et construisit plusieurs postes. Sans aucun doute, la rivière dans Pontiac est nommée d'après Louis d'Ailleboust ou l'un de ses fils. (Sulte.)
COULONGE; rivière, et FORT COULONGE, village, Pontiac.

COULOMBE; village, Dorchester; d'après une famille qui a habité le village pendant quatre générations.

COUPALVILLE; hameau, Ottawa; d'après Adolphe Coupal, qui avait établi une scierie et un moulin à cet endroit.

COURCELLES; township, Berthier; d'après le chevalier Daniel de Rémy de Courcelles, gouverneur-général de la Nouvelle-France, 1665-72.
COURCELLES; bureau de poste, Beauce.

COURNOYER; seigneurie, Verchères; le 1er mars 1695, Frontenac concéda cette seigneurie au sieur Jacques Hertel (1667-1748), sieur de Cournoyer, enseigne de marine.

COURVAL; seigneurie, Yamaska; le 25 sept. 1744, Duquesne et Bigot concédèrent cette seigneurie au sieur Cressé; la fille du concessionnaire épousa Jean-Baptiste Poulin de Courval, qui a donné son nom à la seigneurie.

COURVILLE; township, Abitibi; d'après Courville, capitaine du régiment de Béarn, Nouvelle-France.

COUSINEAU; bureau de poste, Ottawa; d'après Cléophas Cousineau, un colon de l'endroit.

COUTURE; rivière, Saguenay; d'après un nommé Couture qui avait des pêcheries à l'embouchure de cette rivière.

COUTURVAL; bureau de poste, Rimouski; d'après J. O. Couture, premier maître de poste.

COVE; cap, et CAPE COVE village, Gaspé; à cause de sa position entre les caps d'Espoir et Malin.

COVEY; colline, et COVEY HILL, bureau de poste, Huntingdon; d'après Samuel Covey, un des premiers colons.

COWANSVILLE; village, Missisquoi; d'après Peter Cowan, qui ouvrit le premier magasin général et obtint l'établissement d'un bureau de poste. Connu auparavant sous le nom de Nelsonville, d'après l'amiral Lord Nelson; ainsi nommé par le capitaine Jaboc Rinter, émigré du comté de Dutchess, N. Y., il y a environ un siècle.

COWASINWAKAMUK; lac, bas est de la rivière Coulonge, Pontiac; algonquin *kawassweiagamak*, "lac flamboyant".

COX; township, Bonaventure; d'après le col. Nicolas Cox, un des aides-de-camp de Wolfe au siège de Québec;

reçut en concession de terres le township de Cox; lieutenant-gouverneur de Gaspé en 1785.

Crabtree Mills; village, Joliette; d'après Edward Crabtree & Sons, propriétaires de scieries et de moulins à papier.

Craig; chemin, traversant les comtés de Lévis et Mégantic, pour établir des communications entre Québec et les townships près de la frontière; d'après Sir James Craig, gouverneur-général, 1807-11.

Craig Road Station; bureau de poste, Lévis.

Cranberry; bureau de poste, Mégantic; à cause des atacas qui abondent dans les marais avoisinants.

Cranbourne; township et village, Dorchester; d'après Cranbourne, village, Dorset, ou Cranbourne, district, Berks, Angleterre. Peut-être aussi d'après James Brounlow William, 2ième marquis de Salisbury (1791-1868) connu comme vicomte Cranbourne jusqu'en 1823.

Crane; île, fleuve St-Laurent, Montmagny; les grues avaient l'habitude de faire un arrêt dans cette île à l'époque de la migration.

Crapaud; baie, Gaspé; d'après les roches brunes ressemblant à des crapauds pétrifiés.

Crescent; lac, Argenteuil; parce que le lac a la forme d'un croissant.

Crespieul; township, Lac St-Jean; d'après le père François Crespieul, missionnaire jésuite chez les Montagnais; venu au Canada en 1670.

Crest; station de chemin de fer, Pontiac; d'après le nom de la ferme de A. Lumsden, sur la rive opposée de la rivière.

Croche; rivière, tributaire du St-Maurice; nom descriptif.

Crow; île, Kamouraska; à cause du nombre de corbeaux qui y passent l'été.

Cugnet; rivière, Lévis; d'après François Joseph Cugnet, seigneur de St-Etienne.

Culdaff; village, Dorchester; d'après Culdaff, village de Donegal, Irlande.

Cushing; village, Argenteuil; d'après Lemuel Cushing, juge de paix (1806-75), fondateur de ce village.

Cyr; bureau de poste, Bonaventure; d'après Albert Cyr, premier maître de poste.

Daaquam; township et rivière, Bellechasse; nom sauvage signifiant "beaucoup d'eau."

Dablon; township, lac St-Jean; d'après le père Claude Dablon, missionnaire jésuite; succéda au père de Quen à Tadoussac, 1642; supérieur, 1670-88.

D'ailleboust d'Argenteuil; seigneurie, Joliette; le 6 oct. 1736, Beauharnois et Hocquart concédèrent cette seigneurie au sieur Jean d'Ailleboust d'Argenteuil.

Dalesville; village, Argenteuil; d'après Daniel Dale; s'établit à cet endroit vers 1829 et y bâtit une scierie.

Dalhousie Station; bureau de poste, Soulanges; d'après George (Ramsay), 9ième comte de Dalhousie (1770-1838); entré dans l'armée anglaise, 1788; général, 1830; gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, 1816-1820; fonda le collège Dalhousie à Halifax; gouverneur-général du Canada, 1820-28.

Dalibaire; township et village; Matane; d'après Dalibert, (ou Dalibaire), un des premiers gérants de la Compagnie des Indes Occidentales.

Dalmas; township, Lac St-Jean; d'après le père Antoine Dalmas, missionnaire jésuite, tué à la Baie d'Hudson en 1693.

Dalquier; township, Abitibi; d'après le lieut.-col. d'Alquier, qui commandait le régiment de Béarn à la bataille des Plaines d'Abraham.

Danby; village, Drummond; d'après Danby, village du Yorkshire, Angleterre.

Danford; lac, et Danford Lake, village, Pontiac; d'après un bûcheron de nom de Danford qui se fixa sur les bords de ce lac vers 1855.

Daniel; port, Bonaventure. Voir Port Daniel.

Danville; village, Richmond; d'après Danville, Vermont, la ville natale des premiers colons; fut fondé en 1798. Danville, Vermont, fut nommé d'après le fameux géographe français, Jean-Baptiste d'Anville (1697-1782.)

Dartigny; seigneurie, Témiscouata; d'après le sieur d'Artigny; date de la concession ignorée, mais probablement vers 1689.

Dartmouth; rivière et lac, Gaspé; d'après Dartmouth, port de mer, Devon, Angleterre.

Dasserat; township, Abitibi et Pontiac; d'après Dasserat, Croix de St-Louis, régiment de la Reine, Nouvelle-France.

D'Auteuil; seigneurie, Portneuf; concédée le 15 fév. 1693 par Frontenac et Bochart, à François Magdelaine Ruette, sieur d'Auteuil et de Monceaux.

Daveluyville; village, Arthabaska; d'après Adolphe Daveluy, marchand, ancien propriétaire du site actuel du village.

David; rivière, Lac St-Jean; d'après David Stuart, un des commissaires nommés en 1827 pour explorer le pays au nord du St-Laurent.

Davidson; village, Pontiac; d'après Robert J. Davidson, marchand de bois d'Ottawa.

Davidson Hill; bureau de poste, Shefford; d'après John M. Davidson, maître de poste et un des premiers colons; fut le premier enfant né dans la colonie, 1855.

Deadman; île, groupe de la Madeleine; à cause du nombre de naufrages sur ses côtes.

Debarctzch; village, St-Hyacinthe; Roy dit: "D'après Pierre Debarctzch." Peut-être aussi d'après l'hon. P. D. Debarctzch, un député du Bas-Canada d'une certaine réputation en 1837.

De Beaujeu; township, Gaspé. Voir Beaujeu.

De Calonne; township, Maskinongé. Voir Calonne.

Déchêne; township, Lac St-Jean; d'après F. G. M. Déchêne (1859-1902); député de l'Islet, 1886-91 et 1897-1902; ministre de l'Agriculture, 1897-1902.

Deeside; bureau de poste, Bonaventure; d'après la vallée Deeside, rivière Dee, Aberdeen, Ecosse; nommé par John Mowat, premier maître de poste, natif d'Aberdeen.

De Guire; seigneurie, Yamaska. Voir Guire.

De la Tour; township, Saguenay. Voir Tour, de la.

De Léry; seigneurie, St-Jean. Voir Léry.

Delisle; township et bureau de poste, Lac St-Jean; d'après Guillaume Delisle, notaire de Montréal qui, en

1783, présenta aux autorités anglaises une requête sur les réclamations des Canadiens-français.

DELISLE; rivière, Soulanges; probablement d'après un des premiers colons.

DELL; bureau de poste, Compton; d'après Dell, ville d'Inverness, Ecosse; plusieurs des premiers colons venaient de la paroisse de Ness, dans laquelle était située la ville de Dell.

DE LORIMIER; ville, Hochelaga; voir Lorimier.

DE MAISONNEUVE; township, Berthier. Voir Maisonneuve.

DEMERS; township, Témiscouata; d'après l'abbé Jérôme Demers (1774-1853), principal du Séminaire de Québec.

DE MEULLES; township et bureau de poste, Lac St-Jean. Voir Meulles, de.

DEMOISELLE; colline, îles de la Madeleine; probablement ainsi nommée à cause des deux élévations qui présentent l'apparence des seins d'une femme.

DE MONTS; township, Saguenay. Voir Monts, de.

DENHOLM; township, Ottawa; probablement d'après Denholme, village du Yorkshire, Angleterre.

DENISONS MILLS; village, Richmond; d'après des scieries construites par Denison Bros.

DENONVILLE; township, Témiscouata; d'après Jacques Réné de Brisay, Marquis de Denonville, gouverneur de la Nouvelle-France, 1685-89.

DE NOUÉ; township, Gaspé. Voir Noué.

DEQUEN; township et bureau de poste, Lac St-Jean; d'après le Rév. Jean Dequen, supérieur des Jésuites; vint au Canada en 1635 et travailla surtout à Québec; supérieur de 1656 à 1659, alors qu'il mourut.

DE RAMESAY; seigneurie, Bagot. Voir Ramesay, de.
DE RAMESAY; seigneurie et bureau de poste, Joliette.

DERRY; township, Ottawa; d'après Londonderry, Irlande, communément appelé Derry.

DE SALABERRY; township, Argenteuil. Voir Salaberry.

DE SALES; township, Charlevoix; voir Laterrière.

DESANDROUINS; township, Pontiac; d'après Desandrouins, ingénieur de la Nouvelle-France.

DESAULNIERS; township, St-Maurice; d'après François L. Desaulniers, ex-M. P. P. pour St-Maurice, greffier des comités du Conseil Législatif de Québec.

DESCHAILLONS; seigneurie et village, Lotbinière; le 25 avril 1674, Frontenac concéda la seigneurie à Jean-Baptiste de St-Ours, sieur Deschaillons.

DESCHAMBAULT; seigneurie, Portneuf; le 1er mars 1652, de Lauzon concéda la seigneurie à demoiselle Eléonore de Grandmaison, dont la fille épousa Jacques Alexis de Fleury d'Eschambault.
DESCHAMBAULT; paroisse et village, Portneuf.

DESCHÊNES; lac et DESCHÊNES MILLS, village, Ottawa; à cause de la quantité de chênes poussant sur une île de ce lac.

DESHAIES; bureau de poste, Nicolet; d'après Adélard Deshaies, maître de poste.

DESMELOIZES; township, Abitibi; d'après Desmeloizes, premier capitaine, aide-major, Nouvelle-France, 1759 et 1760.

DES MONTS; pointe, Saguenay; voir Monts, des.

DES MONTS; rivière, Gaspé.

DESPAIR; cap, Gaspé; "originairement connu comme cap d'Espoir, mais changea de nom lors de la perte totale d'un vaisseau de guerre anglais faisant partie de l'escadre de Sir Hovenden Walker". (Le Moine).

DES PRAIRIES; rivière, Hochelaga; d'après des Prairies, le premier blanc qui remonta ce bras de la rivière Ottawa. Voir Prairies et Rivière des Prairies, page 155.

DES RIVIÈRES; station de chemin de fer, Missisquoi; d'après le propriétaire du manoir, M. Desrivières.

DESROBERTS; township, Pontiac et Abitibi; d'après Desroberts, ingénieur de la Nouvelle-France.

DESTOR; township, Abitibi et Pontiac; d'après Destor, capitaine des grenadiers, régiment de Royal-Roussillon, Nouvelle-France.

DEVILS GARDEN; éminence sur le bord du lac Seven-league, rivière Ottawa, Pontiac; ainsi appelée parce qu'on a découvert à son sommet une touffe d'oignons sauvages.

DEVLIN; township, Pontiac; d'après l'hon. Charles Devlin, ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries.

DEWITTVILLE; village, Huntingdon; d'après Charles Dewitt, un citoyen éminent; s'appelait autrefois Portage, à cause d'un portage causé par les rapides de la rivière Châteauguay.

DIABLE; cap, Kamouraska; "son isolement, le silence et la nature déserte de ses alentours doivent être cause qu'on lui a donné ce nom si peu sympathique." (Roy.)

DIABLE; rivière, Terrebonne; de la difficulté qu'on avait à y opérer la descente des billots.

DIAMOND; cap, fleuve St-Laurent, Québec; ainsi nommé par Champlain en 1608, à cause de la quantité de diamants (cristaux de quartz) comme ceux d'Alençon, rencontrés à cet endroit.

DIEPPE; bureau de poste, Iberville; d'après Dieppe, port de mer de France.

DIONNE; township, l'Islet; d'après l'hon. A. Dionne, seigneur de Ste-Anne de la Pocatière, membre du Conseil Législatif, 1837-52.

DISRAELI; village, Wolfe; nommé en 1878, d'après Benjamin Disraeli, alors premier ministre d'Angleterre. Voir Beaconsfield.

DITCHFIELD; township, Beauce; probablement d'après Ditchford, village de Northampton, Angleterre; par erreur: "Ditchland" sur les cartes de 1831.

DITTON; township, Compton; d'après Ditton, un bourg de Buckingham, Angleterre.

DIXVILLE; village, Stanstead; probablement d'après le township Dixville du New-Hampshire.

DOHERTY; bureau de poste, Pontiac; d'après Daniel Doherty, premier maître de poste.

DOLBEAU; township et bureau de poste, Lac St-Jean; d'après le père Dolbeau, missionnaire Récollet; vint au Canada en 1615; travailla chez les Montagnais et les Esquimaux.

DOMBOURG; île, Portneuf; anagramme de Bourdon; cette terre fut concédée à Jean Bourdon.

DONCASTER; township, Terrebonne; d'après Doncaster, ville du Yorkshire, Angleterre, qui vient du mot latin "*castra*", camp.
DONCASTER; village, Compton.

DORCHESTER; comté, Québec; d'après Guy Carleton, premier lord Dorchester (1724-1808), gouverneur-général du Canada, 1767-77 et 1786-96.

DORION; township, Pontiac; d'après Sir Antoine Aimé Dorion (1818-91); M. P. P., 1854-67; M. P. 1867-74; chevalier, 1877; ministre de la Justice, 1873-74; juge en chef de la Cour du Banc de la Reine, Québec, 1874.
DORION; place d'été, Vaudreuil.

DORSET; township, Beauce; d'après Dorset, comté, Angleterre, qui veut dire "l'établissement des *Durotriges*" ou "ceux qui habitent sur l'eau"; ou d'après John Frederick (Sackville), 3ième duc de Dorset (1745-99); ambassadeur à Paris, 1783-89.

DORVAL; village et îles, Jacques-Cartier; d'après Jean-Baptiste, dit Dorval, qui, en 1691, acheta le site du village actuel et donna aussi son nom aux trois petites îles en face du village qui avaient d'abord été connues sous le vocable d'îles de Courcelles.

DORVILLIERS; fief, Berthier; concédé, le 29 août 1672, au sieur de Comporté; nommé d'après Chorel, dit Dorvilliers, dont le père, François Chorel, et François Pelletier dit Antoya, achetèrent le fief du sieur de Comporté, Ce fief a été successivement appelé Comporté, Antoya et Dorvilliers.

DOUCET; bureau de poste, Chicoutimi; d'après Pierre Doucet, le premier maître de poste.

DOUCET LANDING; station de chemin de fer, Nicolet; d'après Bélair Doucet, qui tenait une pension à cet endroit, lors de la construction du chemin de fer.

DOUGLAS; township, Gaspé; d'après le vice-amiral Sir Chas. Douglas, créé baronet en 1777, pour avoir forcé le passage du St-Laurent et secouru Québec assiégé par les Américains.

DOUGLASTOWN et DOUGLAS WEST; villages, Gaspé.

DOZOIS; bureau de poste, Napierville; d'après Achille Dozois, maître de poste.

DRUMMOND; comté; d'après le général Sir Gordon Drummond (1772-1854); second dans le commandement des forces anglaises au Canada, 1813; se distingua pendant la guerre de 1812-14, particulièrement à Lundys Lane; commandant en chef des armées de l'Amérique du Nord, 1814-16; administrateur, 1815-16.
DRUMMONDVILLE; ville, Drummond.

DUBERGER; township, Abitibi; d'après Duberger, arpenteur; en 1800, fit le plan de Québec en relief, conservé aux archives d'Ottawa.

DUCHESNAY; township, Gaspé; d'après l'hon. Antoine Juchereau Duchesnay, M. C. L., avant la Confédération; sénateur en 1867 jusqu'à sa mort, 1871.

DUCHESNEAU; township, Saguenay; d'après Chevalier Jacques Duchesneau, 4ième intendant de la Nouvelle-France; il signa plusieurs concessions de pêche sur la rive nord du St-Laurent et fit une carte du fleuve.

DUCREUX; township, Chicoutimi; d'après le père Ducreux, un des premiers historiens de Québec et auteur d'une carte de la Nouvelle-France, 1656.

DUDLEY; township, Ottawa; probablement d'après Dudley, village de Worcestershire, Angleterre; ou d'après William (Ward), 3ième vicomte de Dudley (1750-1823), M. P., 1780-88.

DUDSWELL; township, et DUDSWELL CENTRE, village, Wolfe; probablement d'après Dudwell, un village du Shropshire, Angleterre.

DUFAULT; township, Abitibi; d'après S. Dufault, sous-ministre de la colonisation, des Mines et des Pêcheries, Québec.

DUFAY; township, Pontiac; d'après Dufay, enseigne, régiment de la Reine, Nouvelle-France.

DUFFERIN; township, Lac St-Jean; d'après le Très Honorable Frederick-Temple (Blackwood), premier marquis de Dufferin et Ava (1826-1902); sous-secrétaire pour les Indes, 1864-66; de la guerre, 1866; chancelier, duché de Lancaster, 1868-72; gouverneur-général du Canada, 1872-78; ambassadeur à St-Pétersbourg, 1879-81; à Constantinople, 1881-82; vice-roi des Indes, 1884-88.

DUFOUR; bureau de poste, Charlevoix; d'après Gédéon Dufour, maître de poste.

DUFRESNOY; township, Pontiac; d'après Dufresnoy, Croix de St-Louis, régiment du Royal Roussillon, Nouvelle-France.

DUGUESCLIN; village, Montmagny. Voir Guesclin, du.

DUHAMEL; township et bureau de poste; d'après Mgr Duhamel, archevêque catholique romain d'Ottawa, et métropolitain de la province ecclésiastique d'Ottawa.

DUMAS; township, Saguenay; d'après Norbert Dumas, un des commissaires nommés en vertu de l'Acte Seigneurial de 1854; ou d'après M. Dumas, qui prit le commandement des forces françaises après la bataille de Monongohela, et plus tard gouverneur de l'Ile-de-France.

DUMOINE; bureau de poste, lac et rivière, Pontiac; probablement d'après Jean Lemoine, ancêtre de Sir James Le Moine, ou d'après un de ses fils.

DUNANY; bureau de poste, Argenteuil; nommé par Sidney Bellingham, qui était député d'Argenteuil lors de la création de ce bureau, 1853; probablement d'après Dunsany, un village du comté de Meath, Irlande.

DUNCAN STATION; bureau de poste, Drummond; d'après Francis Duncan, cultivateur.

DUNDEE; township, Huntingdon; d'après Dundee, ville d'Ecosse, dont l'origine vient du gaëlique "*dun De*", colline de Dieu. Le village a été ainsi nommé par John Davidson, premier maître de poste, venu de Dundee vers 1815 ou 1818.
DUNDEE; village, et DUNDEE CENTRE, village, Huntingdon.

DUNHAM; township et village, Missisquoi; d'après l'hon. Thomas Dunn, à qui fut concédé le township par lettres patentes en 1796; il fut administrateur en 1805-06 et en 1811.

DUNRAVEN; bureau de poste, Pontiac; d'après Wendham Thomas (Wyndham-Quin), 4ième comte de Dunraven; né en 1841; élevé à la pairie en 1871.

DUPARQUET; township, Abitibi et Pontiac; d'après Duparquet, capitaine de grenadiers, régiment de la Sarre, Nouvelle-France.

DUPAS; île, Berthier; le 3 nov. 1672, Talon concéda cette île et les autres voisines au sieur Dupas.

DUPRAT; township, Abitibi et Pontiac; d'après Duprat, Croix de St-Louis, régiment de la Sarre, Nouvelle-France.

DUPUIS CORNER; bureau de poste, Huntingdon; d'après les premiers habitants.

DUQUESNE; township, Rimouski; d'après le marquis Duquesne de Menneville, gouverneur de la Nouvelle-France, 1752-1755. Son administration vigoureuse et ferme attira l'admiration de la France.

DURHAM; township, Drummond; d'après John George (Lambton) 1er comte de Durham (1792-1840); lord du sceau privé, 1830-33; ambassadeur en Russie, Prusse et Autriche, 1832-1835-37; gouverneur-général du Canada de janvier à décembre, 1838.

DURANTAYE, LA; seigneurie, Bellechasse; concédée par Talon, le 29 oct. 1762, à Olivier Morel, sieur de la Durantaye, capitaine d'une compagnie d'infanterie du régiment de Carignan. Une addition fut concédée par Frontenac et Bochart, le 1er mai 1693.

DUROCHER; township, Lac St-Jean; d'après l'abbé Flavien Durocher, O. M. I., premier curé de St-Sauveur, Québec.

DUSABLÉ; seigneurie, Berthier; le 15 août 1739, Beauharnois et Hocquart concédèrent cette seigneurie à Louis Adrien Dandonneau, sieur Dusablé, enseigne de marine.

DUVAL; township, Saguenay; d'après J. F. Duval, pendant un temps juge en chef du district de Québec.

EARDLEY; township et bureau de poste, Ottawa; soit d'après le village Eardley End, du Staffordshire, Angleterre, ou d'après Sampson (Eardley) Lord Eardley, 1744-1826, qui fut pendant quelque temps député de Cambridgeshire, et aussi de Coventry.

EAST; cap, Chicoutimi; ainsi nommé pour le distinguer du cap de l'autre côté du Saguenay.

EAST ALDFIELD; bureau de poste, Pontiac. Voir Aldfield.

EAST ANGUS; village, Compton; Angus est un vieux nom du Forfarshire, Ecosse.

EAST BOLTON; bureau de poste, Brome. Voir Bolton.

EAST BROUGHTON; bureau de poste, Beauce. Voir Broughton.

EAST CLIFTON; village, Compton. Voir Clifton.

EAST DUDSWELL; bureau de poste, Wolfe. Voir Dudswell.

EAST DUNHAM; bureau de poste, Missisquoi. Voir Dunham.

EAST FARNHAM; bureau de poste et village, Brome. Voir Farnham.

EAST HEREFORD; village, Compton. Voir Hereford.

EAST MAGDALA; village, Mégantic; probablement d'après Magdala, une place forte d'Abyssinie, capturée en 1868 par les Anglais commandés par Napier, plus tard Lord Napier de Magdala.

EASTMAN; bureau de poste, Brome; d'après Ezray Eastman, épouse de John Blinn.

EAST PINNACLE; bureau de poste, Missisquoi. Voir Pinnacle.

EAST TEMPLETON; village, Ottawa. Voir Templeton.

EATON; township et village, Compton; d'après un des treize Eatons d'Angleterre.

EBOULEMENTS; montagne, Charlevoix; d'après le tremblement de terre de 1663. Voir Les Eboulements.

ECHAFAUD-AUX-BASQUES; île, Charlevoix; les pêcheurs basques qui fréquentaient ces parages y avaient construit des échafauds pour le séchage des poissons.

ECHALOTTE; rivière, Gaspé; d'après une variété d'oignons sauvages trouvée sur ses rives.

ECUREUILS; pointe, Portneuf; un long et étroit banc de sable s'avance dans le St-Laurent, formant à l'ouest un havre où les goélettes passent l'hiver; il est probable que les premiers visiteurs ont remarqué un grand nombre d'écureuils à cet endroit, d'où le nom de "Pointe aux Ecureuils". (Roy).

EDDY; township, Pontiac; d'après le défunt E. B. Eddy, marchand de bois et industriel de Hull, Québec.

EDMOND; rivière, Bonaventure; d'après Edmond, fils de Sir Henri Joly de Lotbinière.

EDWARD; lac, et LAKE EDWARD, bureau de poste, Québec; d'après un chasseur sauvage portant ce nom.

EDWARDS; township, Pontiac; d'après l'hon. W. C. Edwards, sénateur, 1903; chef de la maison W. C. Edwards Co., marchands de bois.

EDWARDSTOWN; une division de la seigneurie de Beauharnois, Châteauguay: d'après l'hon. Edward Ellice, pendant quelque temps propriétaire de la seigneurie.

EGAN; township, Ottawa; d'après John Egan, marchand de bois, pendant quelque temps député du comté d'Ottawa.

EGG; île, et EGG ISLAND, bureau de poste, fleuve St-Laurent et Saguenay; d'après la quantité d'œufs déposés sur cette île par les oiseaux de mer.

EKWAMADGHE; rivière, Abitibi; nom sauvage signifiant "où le poisson s'approche des rives."

ELGIN; township, Huntingdon; d'après James (Bruce) 8ième comté d'Elgin (1811-63); gouverneur-général de la Jamaïque, 1842-46; gouverneur-général du Canada, 1646-54; plénipotentiaire en Chine, 1857-59 et 1860-61; ministre des Postes, 1859; gouverneur-général des Indes, 1862 jusqu'à sa mort.
ELGIN ROAD; village, l'Islet.

ELIZA; lac, Montcalm; d'après Eliza, épouse de Louis Archambault. Voir Archambault.

ELMSIDE; bureau de poste, Pontiac; du nombre d'ormes (elm) qui ombragent les routes voisines.

ELY; township, Shefford; d'après Ely, la ville aux cathédrales, dans le Cambridge, Angleterre. Ou d'après Charles (Loftus) 1er marquis d'Ely (1738-1806); M. P., 1761-1785; ministre des Postes conjoint, 1789-1806.

EMARD; bureau de poste, Beauharnois; d'après Mgr J. M.Emard, évêque catholique romain de Valleyfield.

EMBERTON; township, Compton; d'après Emberton, village de Buckingham, Angleterre.

ENGLISH; rivière, Châteauguay; comme les premiers habitants des rives de cette rivière étaient des Anglais, les Canadiens-Français lui donnèrent le nom de Rivière Anglaise.

ENTRY; île, et ENTRY ISLAND, bureau de poste du groupe des Madeleines; probablement à cause de sa situation à l'entrée de la baie Pleasant.

EPINAY; seigneurie, Montmorency. Voir L'Epinay.

ESCOUMAINS; township, rivière et baie et LES ESCOUMAINS, village, Saguenay; nom sauvage signifiant: "endroit où il y a beaucoup de baies rouges"; ces fruits poussent à travers la mousse qui couvre le roc.

ESCUMINAC; village et rivière, Bonaventure; du Micmac "*esqomenag*", "porte d'observation" par où était guettée l'entrée de l'estuaire.
ESCUMINAC EAST et ESCUMINAC FLATS; villages, Bonaventure.

ESHER; township, Pontiac; d'après Esher, paroisse et village, Surrey, Angleterre.

ESKIMO; baie, îles, rivière et pointe, Saguenay; d'après le nom sauvage des habitants du Labrador et des régions arctiques. Le nom Excomminquois semble avoir été employé pour la première fois par Biard en 1611. Il viendrait de l'Abenaquis "*esquimantsic*" ou de "*askimec*" qui en Chippawa signifierait "mangeurs de viande crue."
ESKIMO POINT; village, Saguenay.

ESPOIR; cap, Gaspé; nommé par Cartier cap d'Espérance, parce qu'il avait fait espérer la découverte d'un passage vers l'ouest; simplifié en cap d'Espoir et corrompu en Anglais en cap Despair.

ESTCOURT; township, Témiscouata; d'après le Lt.-Col. J. B. Bucknall Estcourt, commissaire des frontières entre le Canada, le Nouveau-Brunswick et le Maine, 1843-45.

ETAMAMU; lac et rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "le lac à deux décharges."

ETANG; baie, Gaspé; d'après un étang à la tête de la baie.

ETCHEMIN; lac et rivière, Dorchester et Lévis, et PORT ETCHEMIN, village, Lévis; la rivière a reçu ce nom de ce que les Etchemins, une tribu d'Abenaquis, la suivaient pour se rendre à Québec. Roy dit que le mot Etchemin signifie "là où il y a du cuir pour les raquettes."

ETERNITÉ; cap, rivière Saguenay, Chicoutimi; à cause de la grandeur de la scène qu'il offre.

EUSTIS; village, Sherbrooke; d'après W. E. E. Eustis, de Boston, Mass., le plus fort actionnaire de la Eustis Mining Co.

EXPANSE; lac, rivière Ottawa, Pontiac; traduction du mot sauvage *winnowaia*; "qui s'étend en eau sans rives".

EZEKIEL; ruisseau, lac Joseph, Mégantic; d'après Ezekiel Hall, qui fut un des premiers à faire la chasse à son embouchure.

FABRE; township et bureau de poste, Pontiac; d'après Mgr E. C. Fabre (1827-96), archevêque de Montréal.

FALARDEAU; township, Chicoutimi; d'après Chevalier Falardeau, artiste, né à Québec, qui a vécu surtout à Florence.

FAME; cap, Gaspé; par erreur pour le mot faim, par suite d'une mauvaise traduction du français en anglais.

FARNHAM WEST; township, Brome; probablement d'après Farnham, Surrey, Angleterre, 3 milles au sud-ouest d'Aldershot; il y a sept autres Farnhams en Angleterre.
FARNHAM EAST; township, et FARNHAM, ville, Missisquoi.
FARNHAM CENTRE; bureau de poste et village, Brome.

FARRELTON; bureau de poste, Ottawa; d'après Patrick Farrel, premier maître de poste.

FATHER; pointe, et FATHER POINT, village, Rimouski; d'après Pierre Henri Nouvel, missionnaire chez les sauvages, qui atterrit à cet endroit le 7 décembre 1663 et le lendemain y célébra la messe avant de commencer sa mission

FECTEAU MILLS; bureau de poste, Wolfe; d'après Joseph Fecteau, propriétaire d'un moulin.

FERLAND; township, Chicoutimi; d'après l'abbé J. B. A. Ferland, auteur de plusieurs ouvrages sur Québec; né en 1805.

FERME-NEUVE; bureau de poste, Ottawa; d'après une ferme qui, après avoir été ouverte, était la dernière et la plus neuve des fermes sur la Lièvre.

FERNETVILLE; bureau de poste, Berthier; d'après Maxime Fernet, premier maître de poste.

FIELDVILLE; bureau de poste, Ottawa; d'après Thomas Field, cultivateur.

FIGUERY; township, Abitibi et Pontiac; d'après Figuery, Croix de St-Louis, régiment de Béarn, Nouvelle-France.

FIR GROVE; bureau de poste, Dorchester; à cause d'un bosquet de sapins (fir) dans le voisinage.

FITCH; baie, et FITCH BAY, village, Stanstead; d'après le col. George Fitch, un des premiers habitants.

FITZPATRICK; township, Saguenay; d'après l'hon. Sir Charles Fitzpatrick, juge-en-chef de la Cour Suprême du Canada.

FLAHAULT; township, Bonaventure; d'après le comte de Flahault, pendant quelque temps ambassadeur de France en Angleterre.

FLANDERS; village, Compton; probablement d'après les anciennes Flandres, qui s'étendaient le long de la mer du Nord depuis le détroit de Douvres jusqu'à l'embouchure de la Schelde, comprenant une partie du nord de la France actuelle, la Belgique et les Pays-Bas. La partie comprise en Belgique forme la Flandre de l'Est et la Flandre de l'Ouest, une ancienne province française.

FLEURANT; bureau de poste et pointe, Bonaventure; nom du premier colon.

FLEURIAULT; township, Rimouski et Matane; d'après Charles Fleuriau, un des Cent Associés, secrétaire d'Etat et gardien des sceaux sous Louis XV.

FLODDEN; bureau de poste, Richmond; probablement d'après Flodden Hill, Northumberland, Angleterre; à sa base les Anglais, commandés par le comte de Surry, mirent en déroute les Ecossais commandés par Jacques IV, en 1513.

FLYNN; township, Rimouski; d'après Edmond James Flynn, ministre des Terres de la Couronne, Québec, 1873-82, et en 1892-96; premier-ministre de Québec, 1896-97.

FONTENOY; village, Richmond; d'après le village de Fontenoy, en Belgique; là, en 1745, les Français, au nombre de 70,000, mirent en déroute les alliés au nombre de 50,000.

FORILLON; rocher, maintenant disparu, au cap Gaspé, Gaspé; du vieux français "*farillon*" ou "*pharillon*", pour désigner l'ustensile dans lequel le pêcheur allume des feux le soir pour attirer le poisson.

FORSYTH; township, Beauce; d'après Forsyth, un ancien marchand de Québec.

FORT; île, Yamaska; quoiqu'il n'y ait pas de preuve positive du site exact de la première église et du premier fort, on s'accorde à croire que c'était dans cette île.

Fort Coulonge; village, Pontiac; d'après Louis Dailleboust, sieur de Coulonge. Voir Coulonge.

Fortin; township, Gaspé; d'après Pierre Fortin, M. P.P. pour Gaspé, 1867; commissaire des Terres de la Couronne, Québec, 1873-74.

Fossambault; fief et seigneurie, Portneuf; concédés en 1693 par Frontenac et Champigny à Alexandre Peuvret de Gaudarville, dont la femme était Catherine Nau de Fossambault (veuve de Louis de Lauzon, sieur de Gaudarville.)

Foster; village, Brome; d'après le juge S. W. Foster, de Knowlton.

Foucault; seigneurie, Missisquoi; fut concédée en 1738 par Beauharnois au sieur de Foucault, membre du Conseil Suprême de Québec et premier greffier de la marine.

Fournier; fief, Montmagny; concédé par Talon, le 3 nov. 1672, au sieur Fournier "trente arpens de terre sur deux lieux de profondeur, à prendre sur le fleuve St-Laurent, tenant d'un côté au sieur de l'Epinay."

Fournière; township, Abitibi; d'après Fournière, ingénieur, Nouvelle-France.

Fourvières, Notre-Dame-de; paroisse, Ottawa; d'après l'église de Notre-Dame de Fourvières, de Lyon, France.

Fox; township, Gaspé; probablement d'après Chas. James Fox, 1749-1806, M. P. de Midhurst, 1768; lord de l'Amirauté, 1770 et Lord du Trésor, 1773; prit part au débat sur l'Acte de Québec, 1774; nom probablement suggéré par la rivière Fox, qui traverse la région.

Frompton; township et bureau de poste, Dorchester; d'après Frompton, village de Lincolnshire, Angleterre.

Franklin; township, Huntingdon; d'après Sir John Franklin (1786-1847), explorateur arctique; commanda deux expéditions sur l'*Erebus* et le *Terror*, à la recherche du passage du Nord-Ouest, 1845; les officiers et l'équipage moururent de faim.

Franklin Centre; village, Huntingdon.

Fraserville; ville, Témiscouata; d'après les propriétaires de la seigneurie, William et Edward Fraser.

Fréchette; bureau de poste, Lévis; probablement d'après le poète Honoré Fréchette (1839-1908).

Frelighsburg; village, Missisquoi; d'après Abram Freligh, un médecin venu de Clinton, N. Y., en 1800; avant cette date l'endroit s'appelait Conroy Mills, d'après le nom du propriétaire de la scierie.

Frigate; pointe, Gaspé; à cause d'une frégate naufragée dans le voisinage.

Frontenac; bureau de poste, Lotbinière; d'après le comte Louis de Buade de Frontenac (1620-98), gouverneur du Canada, 1672-82 et 1689-98.

"Versé dans la littérature, habitué à la cour et aux salons, sans peur, incapable de rester oisif, d'une conception subtile et profonde, d'un jugement clair, de décision prompte, avec des ressources abondantes, il ne réfléchissait pas quand les autres étaient découragés; sûr de provoquer des orages en temps de paix, mais dans les heures de calamité ou de danger, il était fort comme une tour.......... c'est lui qui a sauvé la colonie et l'a sortie triomphante d'un abîme de ruines." (Parkman.)

Frost; village, Shefford; d'après un des premiers colons nommé Frost.

Fugère; baie, Gaspé; probablement à cause de l'abondance de la fougère, ou une corruption du nom de Fisher, un des premiers colons.

Fulford; village, Brome; d'après le Rév. Francis Fulford (1803-63), évêque anglican de Montréal.

Gabbro; fief, Montmagny; concédé par Frontenac, 3 sept. 1675, à Louis Gagné, dit Bellavance.

Gagné; bureau de poste, Bonaventure; d'après l'abbé Jacob Gagné, autrefois curé de Maria, Qué., maintenant s'occupant de colonisation.

Gagnon; township, Ottawa; d'après Chas. Ant. Gagnon, M. P. P. de Kamouraska, 1878-80; secrétaire de la province, 1887-90.

Galt; township, Gaspé; d'après Sir A. T. Galt, (1817-93), un des pères de la Confédération; député de Sherbrooke, 1849 et 1853-72; ministre des finances, 1857-66, et Haut-Commissaire, 1880-83.

Gamache; baie et rivière, Anticosti, golfe St-Laurent; d'après Louis Gamache (1784-1854), un fameux contrebandier d'Anticosti. "Il avait la réputation d'être en si excellents termes avec le diable qu'il lui suffisait de demander un plein bonnet de bon vent pour recevoir ce qu'il désirait."

Gamelin; lac, Ottawa; d'après Sœur Gamelin, fondatrice des Sœurs de la Providence.

Garde; pointe, et **Pointe-a-la-Garde**, bureau de poste, Bonaventure; d'après un détachement de Français stationnés à cet endroit, en 1660, avec mission de faire connaître l'avance de la flotte anglaise.

Gardeur; township, Saguenay; d'après le-Gardeur de Courtemanche, capitaine d'une compagnie de marins; commandant pour le roi sur les côtes du Labrador.

Garennve; pointe, Yamaska; d'après un des premiers colons, Jacques Dupuis dit Garennve, arrivé là à la fin du 17ième siècle.

Garneau; township et village, l'Islet; d'après F. X. Garneau, historien canadien et auteur.

Garnier; township, Lac St-Jean; d'après le père Chas. Garnier, missionnaire jésuite, tué par les Iroquois en 1649.

Garthby; township et village, Wolfe; probablement d'après un des sept Garths de Galles; garth est un vieux mot anglais signifiant une ferme, et chez les Normands, s'employait pour habitation, d'où par extension on est venu à l'employer pour désigner un village.

Gascons; baie et village, Bonaventure; la tradition, sur laquelle il est difficile de se fier, rapporte qu'un matelot gascon, rescapé d'un vaisseau naufragé, atterrit à ce point et y vécut jusqu'à sa mort une vie d'ermite.

Gaspé; seigneurie, Lotbinière; concédée par Beauharnois, le 25 mars 1738, à Angélique le Gardeur, veuve de Pierre Auber, dit de Gaspé.

Gaspé; péninsule, Gaspé, Matane et Bonaventure; la racine de ce nom a été longuement et habilement discutée par Ganong dans son: "Le Clerq. Nouvelle relation de la Gaspésie." Il rapporte que ce nom apparut pour la première fois dans le "Routier" de Jean Alphonse comme "*baie de Molues ou Gaspé*"; c'est "*Gachepé*" ou "*Gachepay*" (Champlain, 1603); *Gaspé* (Champlain, 1613). On a trouvé au mot plusieurs dérivés, comme: *Kespèque*, "bout de la pointe de terre;" (Hamel 1833); *Gachepè Kech'pi*, qui veut dire "le bout" (Père Vétromile, 1866), l'Abenaquis *Katsepisi*, "séparé de la terre ferme" (abbé Maurault, 1870). Le père Pacifique dit que c'est un mot micmac, *gespeg*, signifiant "la fin" ou "le bout", et

il cite les noms micmacs *Gespogoitg*, pour Yarmouth et *Gespesaocy*, pour Cap Breton, les deux extrémités est et ouest de la Nouvelle-Ecosse. Ganong croit que Gaspé est l'abréviation d'un nom plus long, mais dans tous les cas il est certain que le mot veut dire fin, bout ou extrémité. Il n'y a aucun doute que le nom décrivait la position de l'endroit relativement aux terres des Micmacs. D'autre part, comme les sauvages rencontrés par Cartier étaient des Hurons-Iroquois, ce peut-être un mot de leur langue.

Gaspé; comté et baie.

Gaspé et Gaspé Bay South; villages; Gaspé Bay North et Gaspé Bay South; townships, Gaspé.

Gatawagan; lac, rivière Ottawa supérieure, Pontiac; du nom algonquin *katawagan*, "lac où on cache les provisions de voyage.".

Gatineau; fief, St-Maurice; concédé par Talon, 1669, au sieur Lemoyne, habitant du cap de la Madeleine, qui doit avoir nommé son fief d'après un nom de France. Nicolas Gastineau, dit Duplessis, vint au Canada en 1649 et en 1651 s'établit au cap de la Madeleine. Son fils, Louis, épousa Jeanne Lemoine, 1710.

Gatineau; rivière, Ottawa; d'après Nicolas Gastineau (mort en 1683), dont les descendants firent la traite sur le St-Maurice et probablement sur l'Ottawa.

Gatineau Point; village, Ottawa.

Gaudarville; seigneurie, Portneuf; concédée le 8 février 1652 à Louis de Lauzon, et nommée d'après sa mère, Marie Gaudard; dans la concession il est mentionné comme seigneur de La Citière et Gaudarville."

Gaudette; village, Pontiac; d'après Joseph Gaudette, agent pour des commerçants de bois.

Gauthier; township, Berthier; d'après A. F. Gauthier, quelque temps consul français au Canada.

Gauvin; township, Mistassini; d'après Chas E. Gauvin, surintendant des arpentages, Québec.

Gayhurst; township, Beauce; d'après Gayhurst, village, Buckinghamshire, Angleterre; littéralement "Gay's forest", (la forêt de Gay.)

Gendreau; township, Pontiac; d'après le père Gendreau, O. M. I., attaché à la société de colonisation du Timiskaming.

Gendron; township, Québec; d'après F. A. Gendron, M. P. P. pour Ottawa, Qué., ou d'après la femme de l'hon. S. N. Parent, née M. L. C. Gendron.

Geneva; bureau de poste, Argenteuil; d'après Genève, ville suisse.

Genoa; bureau de poste, Argenteuil; d'après Gênes, ville italienne.

Gents-de-Terre; rivière, rivière Gatineau, Pontiac et Ottawa; d'après une tribu sauvage qui habitait ses rives; littéralement "terriens"; aussi appelés "Têtes de Boules." Dans les mémoires de Bougainville, 1757, il est écrit que les tribus qui font la traite à Timiskaming sont les Têtes de Boule ou les Gens de Terre, et les Namcosakis, qui viennent des rives de la baie d'Hudson. En 1767, Henry trouva dix tentes de Gens-de-Terre à Michipicoton.

Gentilly; seigneurie et village, Nicolet; le père L. V. Thibaudier dit: "La seigneurie de Gentilly, comme telle, existe depuis 1676, alors qu'elle a été formée par la réunion des fiefs Marsclet, Lefebvre et Pelletier. Vers 1670, le séminaire de St-Sulpice fonda en haut de Lachine une école pour les petits sauvages et appelèrent cet endroit Gentilly. Trente ou quarante ans plus tard les voyageurs canadiens transplantèrent le nom de Gentilly dans une localité de la Louisiane, qui porte encore ce nom."

Bouchette dit que Gentilly fut concédé le 14 août 1676 à Michel Pelletier, sieur de la Pérade. Le nom vient d'une des banlieues de Paris.

Georgeville; village, Stanstead; d'après George Copp, le premier enfant mâle né dans la localité.

Géraldine; bureau de poste, Huntingdon; d'après Géraldine, enfant du maître de poste.

Gethsemani; bureau de poste, Saguenay; nom biblique d'un jardin à l'est de Jérusalem.

Gilbert-des-Caps; bureau de poste, Charlevoix; probablement d'après Gilbert Larouche, premier maître de poste.

Gilbert; rivière, rivière Chaudière, Beauce; d'après Clotilde Gilbert, qui en 1834 trouva une grosse pépite d'or sur le bord de la rivière en y conduisant un cheval pour le faire boire.

Gilles; baie, l'Islet; d'après Gilles Goutreau, un des premiers colons.

Gillies; township, Pontiac; d'après David Gillies, M. P.P. pour Pontiac.

Gingras; bureau de poste, Lotbinière; d'après Napoléon Gingras, maître de poste.

Girard; township, lac St-Jean; d'après Joseph Girard, St-Gédéon, M. P. P. pour le Lac St-Jean dans les 8ième et 9ième législatures.

Glen Iver; bureau de poste, Sherbrooke; d'après un des premiers colons nommé McIver, fermier.

Glenlivet; bureau de poste, Ottawa; d'après la paroisse de Glenlivet, Banffshire, Ecosse; mot qui, dans le gaélique d'où il tire son origine, veut dire "doux ou poli."

Glen Sutton; village, Brome; nom suggéré par M. J. M. Ferris, sans doute parce que le paysage rappelait celui des glens d'Ecosse, sa terre natale. (Voir Sutton.)

Gobeil; bureau de poste, Charlevoix; d'après le premier maître de poste.

Godbout; bureau de poste et rivière, Saguenay; connu sous ce nom antérieurement à 1670. Nicolas Godbout, pilote, se maria à Québec en 1662; probablement d'après lui

Godefroy; seigneurie, Nicolet; d'après le concessionnaire Jean-Baptiste Godefroy, sieur de Linctot, venu en Nouvelle-France vers 1626; devint interprète et rendit de grands services à Champlain; concédée par Montmagny le 31 août 1638.

Godefroy; rivière, Nicolet.

Godmanchester; township, Huntingdon; d'après Godmanchester, une subdivision municipale de Huntingdon, Angleterre, appelée ainsi probablement à cause d'un site païen consacré au culte chrétien.

Goémon; pointe, et Pointe-au-Goémon, village, Gaspé; à cause des goémons jetés sur la rive .

Goose; île, Montmagny; rapportée par les jésuites, en 1663, comme étant un sanctuaire inviolé de millions de canards et autres palmipèdes.

Gore; township, Argenteuil; d'après Sir Francis Gore, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, 1806-11;

ou parce qu'il remplit l'espace vacant entre les townships et la seigneurie du voisinage.

GORE; village, Richmond; probablement d'après Sir Francis Gore, lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, 1806-11. Ou d'après l'hon. Sir Chas. S. Gore, G. C. B., (1793-1869); se distingua dans la Péninsule.

GOSFORD; township et village, Portneuf; d'après Archibald (Acheson) 2ième comte de Gosford (1776-1849); gouverneur-général du Canada, 1835-38.

GOSHEN ROAD; village, Richmond; dans la géographie biblique, Goshen était une région pastorale de l'Egypte inférieure.

GOSSELIN MILLS; village, Compton; d'après Pierre Gosselin, propriétaire de scieries.

GOUIN; township, Joliette; d'après Sir Lomer Gouin, premier-ministre de Québec.

GOUPIL; village, Arthabaska; d'après Ephrem Goupelle, maître de poste.

GOVERNOR; île, Ottawa; achetée par Sir J. A. Chapleau, alors qu'il était lieutenant-gouverneur de Québec.

GOYNISH; township, Saguenay; corruption d'un mot sauvage signifiant "endroit où l'on décharge." (Voir Agwanus.)

GRACEFIELD; village, Ottawa; d'après Patrick Grace, marchand-général.

GRAHAM; village, Vaudreuil; d'après William Graham; maître de poste.

GRAMONT; village, Ottawa; probablement d'après le duc Antoine Agénor Alfred de Gramont, (1819-80) diplomate et politicien français. Ou d'après le comte Philibert de Gramont (1621-1707), noble courtisan du temps de Louis XIV, auteur de mémoires fameux.

GRANBY; township et ville, Shefford; d'après Granby, village de Nottingham, Angleterre. Ou d'après John Henry (Manners) 5ième duc de Rutland (1778-1857) appelé marquis de Granby (1779-87); il est désigné comme "le duc", dans *Coningsby*, de Disraeli.

GRAND-CAPUCIN; rivière, Matane; d'après un rocher sur le bord de la rivière qui a la forme d'un capuchon de capucin.

GRAND-CASCAPÉDIA; village et rivière, Bonaventure. (Voir Cascapédia.)

GRANDE COUPE; vallée, Gaspé; descriptif.

GRANDE-DÉCHARGE; rivière, Lac St-Jean; le plus grand des deux chenaux par lesquels le lac St-Jean se décharge dans le Saguenay.

GRANDISON; township, Argenteuil; d'après George (Mason-Villiers), 2ième comte Grandison (1751-1800).

GRANDE-GRÈVE; village, Gaspé; d'après l'étendue de la plage; descriptif.

GRANDES-PILES; village, Champlain; "pile", mot français pour désigner une grande pierre employée pour broyer ou écraser. Les sauvages venaient à cet endroit pour écraser leur grain, les pierres convenables à cet usage y étant faciles à trouver.

GRAND; rivière, et GRANDE-RIVIÈRE, seigneurie, Gaspé; rivière ainsi nommée pour la distinguer d'une autre, dans le même comté, appelée Petite-Rivière.

GRANDE-VALLÉE; village, et GRANDE-VALLÉE-DES-MONTS, seigneurie, Gaspé; large vallée s'étendant entre deux chaînes des montagnes Notre-Dame.

GRAND-MÉCHINS; rivière, Matane; probablement en corruption de "méchant", se rapportant aux rochers à l'embouchure de la rivière, cause de nombreux naufrages.

GRAND'MÈRE; village, Champlain; à cause d'un rocher séparant les deux chûtes dans la rivière et ressemblant à une vieille femme assise.

GRAND-MÉTIS; village, Matane. Voir Métis.

GRAND-PABOS; village, Gaspé. Voir Pabos.

GRAND-PRÉ; seigneurie, Maskinongé; concédée le 30 juillet 1698, par Frontenac et Champigny, à Pierre Boucher, sieur de Grand Pré, maire de la ville de Trois-Rivières.
GRAND-PRÉ; village, Maskinongé.

GRANITEVILLE; village, Stanstead; à cause des carrières de granit dans le voisinage.

GRANTHAM; township, Drummond; d'après Grantham, ville du Lincolnshire, Angleterre. Ou d'après Thomas (Robinson), 2ième baron Grantham (1738-86); ambassadeur à Madrid (1771-79); président du Board of Trade, 1780-82; Secrétaire d'Etat, 1782-83.

GRANVILLE; seigneurie, Kamouraska; concédée le 5 août 1707 à Marie Anne Béquart (ou Bécard) de Grandville (1677-1767), veuve de Pierre Jacques de Joybert, seigneur de Soulanges.

GRANVILLE et LACHENAYE; seigneurie, Kamouraska; le 2 juin 1696, Frontenac et Champigny la concédèrent à Pierre de Bécard, sieur de Grandville, et Charles Aubert, sieur de la Chesnaye.

GRAVEL; township, Ottawa; d'après le Rév. Elphège Gravel (1838-99), évêque de Nicolet.

GREAT BEAVER; lac, Argenteuil; traduction du nom sauvage, *misamiko-sakahigan.*

GREECE; pointe, et GREECE POINT, village, Argenteuil; d'après John William Greece qui, vers 1800, acheta la concession McNab, de 5000 âcres, dans le township Chatham.

GREEN; île et rivière, et GREEN RIVER, village, Témiscouata; probablement à cause de la verdeur du boisement.

GRENADIER; île, fleuve St-Laurent, Huntingdon; à cause d'une batterie qui y avait été érigée et la garde qui y a stationné en 1813.

GRENIER; township, Saguenay; d'après le Père Grenier, O. M. I., qui a exercé son ministère à Québec, Ottawa et Plattsburg, 1850-1904.

GRENVILLE; township, Argenteuil; d'après l'hon. William-Windham, Baron Grenville (1759-1834), M. P., 1782-83 et 1784-90; paie-maître général, 1783-89; vice-président du Board of Trade, 1786-89; président de la Chambre des Communes, 1789; Secrétaire de l'Intérieur, 1789; premier-ministre, 1806-07. Ou d'après George (Nugent-Temple-Grenville), marquis de Buckingham (1753-1813). Voir Buckingham.
GRENVILLE; village, Argenteuil.

GRIBANNE; cap, rivière Saguenay, Chicoutimi; nom donné par les Français aux bateaux plats employés sur la Somme et la Seine.

GRIFFIN; anse, et GRIFFIN COVE, village, Gaspé; Sir James Lemoine dit que c'est la corruption anglaise du nom français "Anse au Gris-fonds."

Grindstone; île, et Grindstone Island, village, groupe de la Madeleine; une traduction libre du français "Isle aux Meules"; cette île a deux petites éminences qui à distance ressemblent à des meules de foin.

Grondines; pointe, Portneuf; probablement ainsi appelée à cause des grondements des flots sur les rochers submergés.

Grondines; seigneurie, Portneuf; concédée le 20 mars 1638 par la Compagnie de la Nouvelle-France à Madame de Combalot, duchesse d'Aiguillon, pour les Dames Hospitalière de l'Hôtel-Dieu de Québec; plus tard le fief a pris le nom de la pointe Grondines renfermée dans ses limites.

Grondines; paroisse et village, Portneuf.

Gros-Crapaud; village, Gaspé; le sol des alentours contient une quantité de roches ressemblant à des crapauds pétrifiés.

Gros-Mecatina; township, Saguenay. Voir Mekattina.

Grosse; île, Montmagny; parce qu'elle est plus grande que celles de son voisinage.

Grues; île, Montmagny; à cause du nombre de grues qui fréquentaient cette île.

Guay; village, Lévis; d'après M. Charles Guay, un citoyen éminent.

Guérin; township, Pontiac; d'après l'hon. J. J. E. Guérin, M. P. P. pour Montréal Centre, 1895-1905; ministre sans portefeuille, 1897-1905.

Guesclin, du; village, Montmagny; d'après Bertrand du Guesclin (1320-80), un capitaine français qui se distingua contre les Anglais et contre Pedro le Cruel; Connétable de France, 1369.

Guigues; township et village, Pontiac; d'après Mgr Guigues, premier évêque d'Ottawa, 1848-74.

Guillaume-Bonhomme; seigneurie, Portneuf; concédée le 26 nov. 1682, par de la Barre et de Meulles, à Guillaume Bonhomme; aussi appelée seigneurie Bélair.

Guire, de; seigneurie, Yamaska; le 23 sept. 1751, Jonquières et Bigot la concédèrent au sieur Joseph Deguir (ou de Guire) dit Desrosiers.

Guyenne; township, Abitibi; d'après le régiment de Guyenne, qui était avec Montcalm à la bataille des Plaines d'Abraham.

Hackett; township, Champlain; d'après M. F. Hackett, M. P. P. pour Stanstead, 1892-1900; secrétaire de la province de Québec, 1895-96.

Ha-Ha; baie et rivière, rivière Saguenay, Chicoutimi; une explication très douteuse de l'origine de ce nom, c'est que les découvreurs français prirent cette baie pour la continuation du Saguenay et qu'en arrivant au bout ils s'écrièrent: Ha! Ha! Ceci ressemble à une explication fabriquée sur commande. Il est plus probable que le mot a la même origine que la clôture haha: "une clôture formée par un fossé entre deux élévations et qui est invisible à distance." M. DeCelles dit que, en vieux français, on se servait de cette expression pour désigner des passages de cour et qu'au 17ième siècle il y avait à Paris une rue des Ha Ha.

Hadlow; anse, et Hadlow Cove, village, Lévis; d'après Hadlow, village de Kent, Angleterre.

Haldimand; village, Gaspé; d'après le général Sir Frederick Haldimand, gouverneur-général du Canada, 1778-84, qui tenta d'établir ses neveux à cet endroit.

Halifax North et Halifax South; townships, Mégantic; d'après Halifax, ville du Yorkshire, Angleterre. Ou d'après George (Montague-Dunk), 5ième comte de Halifax (1761-71); Lieutenant-Général, 1759; vice-roi d'Irlande, 1776-63; premier lord de l'Amirauté, 1762.

Hall; rivière, et Hall Stream, village, Compton; d'après James Hall, qui s'y établit vers 1800. Le cours d'eau marque la frontière entre la province de Québec et le New Hampshire. Pendant plusieurs années, avant le traité d'Ashburton, la "république" de Hall Stream refusa de payer des taxes au Canada ou au New Hampshire.

Halversen; village, Pontiac; d'après Olaus Halversen, un Norvégien qui s'y établit il y a quarante-cinq ans.

Ham Nord et Ham Sud; townships, Wolfe; d'après East et West Ham, banlieues de Londres; il y a douze autres Hams en Angleterre.

Hamel; lac; Lac St-Jean; d'après Joseph Hamel, Sr., arpenteur, membre de la Commission chargée d'explorer la région du Saguenay en 1827.

Hamilton; township, Bonaventure; d'après Henry Hamilton, lieutenant-gouverneur de Québec, 1784.

Hampden; township, Compton; d'après Hampden, paroisse de Buckingham, Angleterre. Ou d'après Robert (Hampden) vicomte Hampden (1705-83.)

Harwood Flat; bureau de poste, Compton; à cause d'un chemin traversant un terrain plat boisé d'érables.

Hare; île, Kamouraska; ainsi nommée par Cartier à cause des nombreux lièvres qu'il y vit.

Harlaka; station de chemin de fer, Lévis; Roy dit que l'origine vient d'un mot sauvage signifiant "à qui voudra s'y rendre", parce que ce district, comme territoire de chasse, n'appartenait à aucune tribu. Cette explication ne semble pas plausible.

Harrington; township et village, Argenteuil; probablement d'après Charles Stanhope, 3ième comte de Harrington (1753-1829); était avec Wolfe à la bataille des Plaines d'Abraham; A. C. D. de Burgoyne en 1777; général, 1802; M. P., 1774-79; successeur à la pairie, 1779.

Hartwell; township, Ottawa; d'après Hartwell, village, Buckingham, ou Hartwell, village de Northampton, Angleterre.

Harvey; township, Chicoutimi; d'après un des premiers colons du comté.

Haseville; village, Missisquoi; d'après M. Hase, le premier maître de poste.

Hatley; township et village, Stanstead; d'après Hatley East, paroisse du Cambridgeshire, Angleterre; village autrefois connu sous le vocable de Charleston, d'après le Rév. Charles Stewart, missionnaire anglais.

Havelock; township, Huntingdon; d'après le Gén. Sir Henry Havelock (1795-1851), le héros de Lucknow.

Hawke; baie et île, Labrador; probablement d'après l'amiral Edward Hawke, Lord Hawke (1705-1781), vainqueur lors de la rencontre du 14 octobre 1747 au large du cap de Finistère, et de la journée du 20 nov. 1759 dans la baie de Quiberon; amiral et commandant en chef de la flotte, 1768.

Haystack; montagne, Argenteuil; descriptif.

Hazel Land; village, Argenteuil; à cause de la quantité de foin dans le voisinage.

HEATHERSTONE; village, Stanstead; colonisé par des Ecossais.

HEATHTON; village, Stanstead; d'après les descendants du capitaine John Heath, qui émigra des Etats-Unis en 1800 et s'établit à cet endroit.

HÉBECOURT; township, Abitibi; d'après le lieutenant-colonel d'Hébecourt, du régiment de la Reine, Nouvelle-France.

HÉBERT; village, Mégantic; d'après une famille de colons du nom de Hébert.

HÉBERT; township, Chicoutimi; d'après le Rév. N. T. Hébert, curé de Kamouraska en 1852; fondateur de la Société de Colonisation de Kamouraska, qui a commencé la colonisation de Chicoutimi; m., 1885.
HÉBERTVILLE; village, Chicoutimi.

HEDLEYVILLE; village, Québec; d'après Hedley Anderson, commerçant de bois, qui était propriétaire du site du village.

HEIGHT-OF-LAND; lac, Saguenay; traduction du mot sauvage *ojitascutagan*; description de l'endroit où se partagent les eaux du St-Laurent et celles du détroit d'Hudson.

HEMISON; village, Dorchester; d'après le comte Hemison, père des Hendersons d'Ecosse; nom donné par William Henderson, établi à cet endroit en 1833.

HEMMINGFORD; township et village, Huntingdon; d'après Hemmingford, village de Huntingdon, Angleterre; village autrefois connu comme Scriver Corners, d'après le colonel Scriver, un des premiers colons et citoyen éminent.

HENDERSON VALE; village, Mégantic; à cause de plusieurs colons s'appelant Henderson.

HENRI; rivière, Lotbinière; d'après Sir Henri Joly de Lotbinière, ex-lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique.

HENRYVILLE; village, Iberville; d'après Edme Henry, agent pour le seigneur Burton, quand cette colonie fut établie.

HERDMAN; village, Huntingdon; d'après Henry Herdman, un des premiers colons dans la localité.

HEREFORD; township, village et montagne, Compton; d'après Hereford, un comté d'Angleterre, dont le nom signifie "le gué de l'armée".

HÉRON; île, Laprairie; en 1611, les sauvages dirent à Champlain qu'il y avait là tant de hérons que le ciel en était obscurci.

HÉRON; île, Montmagny; probablement parce que ces oiseaux y pullulaient.

HÉROUVILLE; village, Champlain; d'après le père M. S. Héroux, missionnaire.

HEU; pointe, Charlevoix; descriptif; vieux mot français pour désigner un bon ancrage.

HIGH FALLS; bureau de poste, Ottawa; à cause des chutes de 160 pieds de la Lièvre.

HILLCREST; village, Mégantic; descriptif.

HILL HEAD; village, Argenteuil; Thomas Morrison, un Ecossais, qui s'établit à cet endroit en 1828, nomma sa ferme "Brae Heid", nom qui, après diverses évolutions, fut converti en Hill Head, pour tout le village.

HINCHINBROOKE; township, Huntingdon; probablement d'après Hinchin Brooke, manoir, Huntingdon, Angleterre. Peut-être d'après John Montagu, 5ième comte de Sandwich (1747-1816), et vicomte de Hunchinbrooke jusqu'en 1792; M. P., 1765-74; ministre des postes, 1807.

HINCKS; township, Ottawa; d'après Sir Francis Hincks (1807-85). Inspecteur Général, 1841 et 1848-53; premier-ministre, 1851-54; gouverneur des Iles-sous-le-Vent, 1855; plus tard, gouverneur de la Guyane Anglaise; créé chevalier, 1869.

HOCHELAGA; comté; l'abbé Mainville pense que c'est une corruption du mot iroquois "*oserake*" qui a trois significations différentes: "barrage de canton;" "où l'on fait des haches" et "place d'hivernement".

HOCQUART; township et village, Témiscouata; d'après Giles Hocquart, 11ième intendant de la Nouvelle-France, 1729-48.

HOLLANDS MILLS; village, Ottawa; d'après le propriétaire d'une scierie.

HOLTON; village, Châteauguay; d'après l'hon. L. H. Holton (1817-80); député de Châteauguay, 1863-1880; autrefois Hope Corners, en l'honneur de Geo. Hope.

HONFLEUR; village, Bellechasse; d'après Honfleur, France, où est né Jacques Cartier.

HOPE; township, Bonaventure; d'après le col. Henry Hope, lieutenant-gouverneur du Canada, 1785.
HOPETOWN; village, Bonaventure.

HORTON; township, Nicolet et Arthabaska; d'après R. J. Wilmot Horton, M. P., qui s'occupa d'un projet d'immigration subventionnée, 1826.

HOUTELAS; île, Nicolet; d'après Charlotte Houtelas, une ancienne propriétaire de l'île.

HOWARD; township, Argenteuil; d'après l'épouse de Sir Guy Carleton, lady Maria Howard, 1754-1836, fille de Thomas Howard, comte d'Effingham.
HOWARD VALLEY; village, Argenteuil.

HOWICK; village, Châteauguay; d'après Henry (Grey) 3ième comte Grey (1802-79); vicomte de Howick, 1807-45; sous-secrétaire d'Etat pour les colonies, 1830-33; secrétaire de la guerre, 1835-39; secrétaire des colonies, 1845-62. Le village fut colonisé en 1833.

HUBERDEAU; village, Argenteuil; d'après le Rév. Huberdeau, curé de St-Jacques de Montréal, et d'Albany, N. Y.; mort en 1887.

HUBERT; seigneurie, Québec; concédée le 10 juin 1698, par Frontenac et Champigny, au sieur Réné Louis Hubert.

HUDDERSFIELD; township, Pontiac; d'après Huddersfield, ville du Yorkshire, Angleterre.

HUDSON; village, Vaudreuil; nommé en 1865 par le docteur Matthews, d'après le nom de fille de sa femme.
HUDSON HEIGHTS; village, Vaudreuil.

HUGH; montagne, Abitibi; d'après le docteur Hugh Robert Mill, pendant quelque temps bibliothécaire de la Société Royale de Géographie.

HULL; township et ville, Ottawa; d'après la ville de Hull, Angleterre. Les parents de Philémon Wright, fondateur de Hull, venaient de Hull, Angleterre, avant de s'établir à Woburn, Mass.

HUMQUI; township, Matane; nom sauvage signifiant "place d'amusements". Voir Amqui.

HUNTER POINT; village, Pontiac; d'après un des premiers colons.

HUNTERSTOWN; township et village, Maskinongé; d'après le gén. Peter Hunter (1746-1805), gouverneur du Haut-Canada, et commandant en chef des forces canadiennes.

HUNTINGDON; comté et ville; d'après le comté de Huntingdon en Angleterre, signifiant "Hunter's Hill", la colline du chasseur. La ville s'appela d'abord Bowron, d'après W. Bowron, agent des terres de la couronne, 1822.

HUNTINGVILLE; village, Sherbrooke; d'après un des premiers colons du nom de Hunting.

IBERVILLE; seigneurie; d'après Pierre le Moyne, sieur d'Iberville (1642-1706), 3ième fils de Le Moyne de Longueuil; Iberville, d'après une propriété près de Dieppe, France. Iberville commandait l'expédition qui s'empara du fort Nelson, 1686; il fit l'invasion de Terreneuve, 1697; explora les branches du Mississipi et y bâtit un fort, 1698.
IBERVILLE; township, Saguenay.
IBERVILLE; comté.
IBERVILLE; ville, Iberville.

ILE-AUX-NOIX; village, et NOIX, île St-Jean; ainsi appelée à cause des nombreux noyers lors de sa découverte.

INLET; village et creek, Ottawa; ainsi nommé parce que le bureau de poste est à l'embouchure du cours d'eau dans le lac Big Lake.

INVERNESS; township et village, Mégantic; d'après Inverness, Ecosse, qui veut dire au confluent de la Ness avec la Beauly.

IRELAND; township, Mégantic; colonisé par des Irlandais, nommé d'après leur terre natale.

IRON HILL; village, Brome; nommé par le col. Knowlton, probablement à cause des gisements de fer dans la colline.

IRONSIDE; village, Ottawa; à cause des gisements de fer du voisinage.

ISLE-AUX-GRUES; village, Montmagny; à cause des grues qui fréquentent cette île.

ISLE-DUPAS; village, Berthier. Voir Dupas.

ISLE-PERROT; village, Vaudreuil. Voir Perrot.

ISLE OF SKYE; village, Huntingdon; d'après Skye Island, Invernesshire, Ecosse, qui vient probablement de l'Irlandais "*scaith*", gaélique "*sgiath*," aîle.

ISLE-VERTE; île, Témiscouata; ainsi nommée par Champlain à cause de sa belle verdure.
ISLE-VERTE; seigneurie et village, Témiscouata.

ITOMAMI; lac, Saguenay et Mistassini; se décharge dans les rivières Kaniapiskan et Manikuagan; mot sauvage signifiant "lac à deux décharges."

ITOMAMO; lac, rivière Bersimis, Chicoutimi; mot sauvage signifiant "lac à deux décharges".

IVES; village, Wolfe; d'après l'hon. William Bullock Ives, Sherbrooke, M. P. pour Richmond et Wolfe, 1878-91; ministre du Travail et du Commerce, 1894-96.

IVRY; village, Témiscouata; d'après Ivry-sur-Seine, ville pratiquement une banlieue de Paris, France. Ou Ivry-la-Bataille, village de l'Eure, France; là, le 14 mars 1590, Henri IV défit le duc de Mayenne.

IXWORTH; township, Kamouraska; d'après Ixworth, village de Suffolk, Angleterre.

JACQUES-CARTIER; comté, île de Montréal; d'après Jacques Cartier (1496-1552), le célèbre navigateur français; fit trois voyages au Canada; en 1534, explora le golfe St-Laurent; 1535, remonta le fleuve jusqu'à Montréal; 1541-42, fit de vains efforts pour coloniser le Canada.
JACQUES-CARTIER; seigneurie, Portneuf.
JACQUES-CARTIER; rivière, Portneuf.

JAMIESON; village, Mégantic; d'après un des premiers colons.

JARNAC; village, Ottawa; d'après Jarnac, ville de Charente, France, où le 13 mars 1569, le duc d'Anjou défit Condé et Coligny.

JEANNE D'ARC; village, Ottawa; d'après Jeanne d'Arc (1412-31), la "Pucelle d'Orléans", héroïne française.

JÉRÉMIE; îles, Saguenay; d'après Noel Jérémie, un des premiers colons.

JERSEY; township, Beauce; d'après les îles Jersey, dans la Manche, et dont le nom signifie "l'île de César."
JERSEY MILLS; village, Beauce.

JERSEY; anse, et JERSEY COVE, village, Gaspé; à cause de plusieurs colons venus de l'île Jersey.

JÉSUS; île à l'embouchure de la rivière Ottawa; concédée le 27 oct. 1676, par Talon, au Père Dablon; le 23 oct. 1699, de Callières et Champigny renouvelèrent la concession à Mgr François de Laval, évêque de Québec, et aux ecclésiastiques du séminaire de Québec (les jésuites). L'île porta d'abord le nom de Montmagny, mais après la concession le nom fut changé en celui qu'elle porte aujourd'hui.

JETTÉ; township, Matane; d'après Sir Louis Jetté, lieutenant-gouverneur de Québec.
JETTÉ; village, Nicolet.

JEUNE, LE; township, Champlain; d'après le Père Paul le Jeune, arrivé au Canada en 1632.

JEUNE-LORETTE; village, Québec; quand les restes des Hurons s'établirent à cet endroit, ils lui donnèrent ce nom pour le distinguer de leur ancienne localité, appelée Ancienne-Lorette.

JOANNE; township, Pontiac; d'après de Joanne, Croix de St-Louis, régiment de Languedoc, Nouvelle-France.

JOGUES; township, Lac St-Jean; d'après le Père Jogues, missionnaire jésuite, tué par les Iroquois, 1646.

JOHNSON; montagne, Iberville; d'après le major-général Sir John Johnson, 1742-1830; quatrième propriétaire de la seigneurie dans les limites de laquelle se trouve le village Mount Johnson. Sir John Johnson devint seigneur de Monnoir en 1794 et y vécut jusqu'en 1826.

JOHNVILLE; village, Compton; d'après l'hon. John Sewell Sanborn, sénateur, 1867-72; juge de la Cour Supérieure de Québec, 1872-77.

JOLI; montagne, Matane; d'après la vue splendide du sommet de la montagne.

JOLIETTE; seigneurie, Lévis; concédée le 30 avril 1697, par Frontenac et Champigny, à Louis Jolliet (1645-1700) qui en 1673 explora le Mississipi et les rivières Fox, Wisconsin et Illinois; Jolliet eut aussi les seigneuries de Mingan, 1679, et d'Anticosti, 1680.
JOLIETTE; comté.
JOLIETTE; township, Joliette et Berthier.

JOLIETTE; village, Joliette; d'après son fondateur, l'hon. Barthélemy Joliette; avant 1864, on l'appelait "Industrie."

JOLLIET; baie, Lévis; d'après Louis Jolliet, l'explorateur.

JOLY; township, Ottawa; d'après l'hon. Sir Henri Gustave Joly de Lotbinière, premier ministre de Québec, 1878-79; ministre du Revenu de l'Intérieur, 1896; lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, 1900.

JONQUIÈRE; township et village, Chicoutimi; d'après Jacques Pierre de Taffanel, marquis de la Jonquière, (1686-1752); gouverneur de la Nouvelle-France, 1749-52.

JOYNT; village, Ottawa; d'après Robert Joynt, maître de poste et premier colon de l'endroit.

JUGGLER; montagne, Abitibi; à cause de sa ressemblance aux tentes employées par les sorciers sauvages, on l'a appelée "juggler's house", maison du sorcier.

JULIEN; village, Portneuf; d'après F. Julien, maître de poste.

JUPITAGON; rivière, Saguenay; corruption du nom montagnais "*shuahupitagon*"; ainsi nommée parce qu'on tire de la rivière des pierres à affûter.

KABANA; lac, rivière Nottaway, Abitibi; montagnais, *kapano*, "bonne place d'atterrissage".

KABISTACHUAN; baie, lac Mistassini, Mistassini; nom montagnais *kapishiteuishuan*, "où il n'y a que de l'écume".

KACHIKAKAKUSIATS; lac, Mistassini; nom sauvage signifiant "col pincé".

KACHIKAKI; lac, Ottawa; mot algonquin *kashikakowang*, signifiant "là où il y a des putois."

KAGEMA; lac, rivière Desert, rivière Gatineau, Pontiac; mot algonquin *waickwagama*, "tête du lac".

KAINE; township, Maskinongé; d'après l'hon. John. C. Kaine, M. P. P. pour Québec-Ouest, ministre sans portefeuille.

KAMATOSE; lac, Pontiac; nom sauvage *kamatwesing*, "où l'on entend du bruit".

KAMILIKAMAK; lac, rivière Ouiatchuan, Québec; nom sauvage signifiant "lac aux bleuets."

KAMMITIKASKWA; rivière, rivière Shosokwan, rivière Ottawa, Pontiac; de l'algonquin "*kametikaskuweiak*," "rivière où il y a du bois dur."

KAMOURASKA; seigneurie, Kamouraska; nom sauvage signifiant "où il y a du foin de l'autre côté de la rivière".
KAMOURASKA; comté.
KAMOURASKA; village, Kamouraska.

KANATWAYAS; rivière, près Manikuagan, Saguenay; nom montagnais signifiant "courant brisé."

KANIKAWINIKA; île, rivière Nottaway, Abitibi.

KANIKITOKAMA; lac, rivière Ottawa supérieure, Pontiac; de l'algonquin *kanikitowagamak*, "le lac fourchu".

KANIMINA; lac, rivière Ottawa supérieure, Pontiac; de l'algonquin *kaminikak*, "lac aux bleuets".

KANIWAKANA; lac, expansion de la rivière Ottawa, Pontiac; de l'algonquin *kaniwakamak*, "lac qui baisse".

KANTUAGAMA; lac, Pontiac; de l'algonquin *kandekegama*, "lac avec une baie d'un côté".

KAPITACHUAN; lac et rivière, Ottawa supérieure, Pontiac; de l'algonquin *kapiadgiwang*, "qui coule en cette direction".

KASKOUIA; rivière, Chicoutimi; nom sauvage; le Père Lemoine dit que *lekaskuiau* signifie "pointe de sable et d'herbe."

KATEVALE; village, Stanstead; la paroisse de Ste-Catherine de Hatley est située dans une belle vallée s'étendant du lac Magog au lac Massawippi. Vallée de Catherine, d'où Katevale.

KAWACHAGAMI; lac, Mistassini; nom sauvage signifiant "eau claire."

KAWAPASHASHAT; rivière, rivière Migiskun, Abitibi; nom sauvage signifiant "rivière blanche."

KAWASACHAN; lac et rivière, Pontiac; de l'algonquin *kawaseiadjiwang*, "rivière brillante".

KAWASHAKETA; lac, tributaire du Grand Lac Victoria, Pontiac; de l'algonquin kawashikamak, "lac clair".

KAWASITAGAWISH; lac, Saguenay; nom sauvage signifiant "lac où le sable repose."

KAWIKWANIPINIS; rivière, bras de la Manikuagan, Saguenay; du montagnais *kawikwanipinis*, "petite rivière d'écorce".

KAZABAZUA; rivière et village, Ottawa; de l'algonquiu *kagibadjiwang*, "rivière qui coule sous terre".

KEGASHKA; baie, Saguenay; nom sauvage signifiant "baie de chaque côté de la pointe" (une presqu'île.)
KEGASHKA; township, village et rivière, Saguenay.

KEKEK; rivière, tributaire de la Migiskun, Abitibi; d'un mot algonquin signifiant "hibou."

KELLEY MILLS; village, Mégantic; d'après Patrick Kelly, maître de poste.

KELVIN GROVE; village, Huntingdon; d'après la rivière Kelvin, Glasgow, Ecosse.

KEMPT STATION; village, Rimouski; d'après le général Sir James Kempt, (1765-1854); quartier-maître-général des armées britanniques dans l'Amérique du Nord, 1807; se distingua dans la Péninsule et à Waterloo; gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, 1820-28; gouverneur-général du Canada, 1828-1830.
KEMPT ROAD HILL; village, Bonaventure.

KENAMOU; rivière, Saguenay et Labrador; nom sauvage *kenukamu*, signifiant "rivière longue."

KENIAPISKAU; lac, rivière Broadback, Abitibi; du mot sauvage *kinoapiskan* qui veut dire "lac long et rocheux".

KENOGAMI; lac, Chicoutimi; nom sauvage signifiant "lac long."
KENOGAMI; township et village, Chicoutimi.

KENOGAMISH; lac, Lac St-Jean; d'un mot sauvage signifiant "petit lac long."

KENSINGTON; township, Ottawa; d'après Kensington, paroisse de Londres, Angleterre, et qui veut dire "la ville des Kensings".

KENSINGTON; village, Huntingdon.

KEWAGAMA; lac et rivière, rivière Kinojevis, Ottawa supérieure, Pontiac; d'un mot algonquin qui signifie "lac qui semble retourner."

KIAMIKA; rivière et lac, Ottawa et Montcalm; nom sauvage signifiant "rocher pointu."
KIAMIKA; township et village, Ottawa.

KIASK; lac, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "goéland."

KICHIWAPISTUKAN; lac et rivière, près Manikuagan, Saguenay; nom montagnais signifiant "grande collerette blanche."

KIEKIEK; lac, rivière Kenogami, rivière Kinojevis, rivière Ottawa, Pontiac; nom algonguin signifiant "lac hibou."

KIEMAWISK; lac, rivière Harricanaw, Abitibi; nom sauvage signifiant "lac au brochet."

KIKASKWATAGAN; portage, près Manikuagan, Saguenay; mot montagnais signifiant "obstrué par la brousse."

KIKENDATCH; rivière et lac, haut St-Maurice, Champlain; d'un mot algonquin signifiant "bouilloire", à cause d'un endroit où les rives sont découpées en forme de bouilloire.
KIKENDATCH; vallée, rivière St-Maurice, Champlain.

KIKOKONTEKA; nom abénaquis de la rivière Chaudière, signifiant "rivière des champs."

KILBAIN; village, Huntingdon; probablement d'après Kilbane, village de Clare, Irlande.

KILDARE; township et village, Joliette; d'après Kildare, comté et ville d'Irlande, qui tire son origine de l'écossais "*cill-dara*", "l'église de chêne", le chêne sous lequel Ste-Brigide construisit sa petite cellule.

KILKENNY; township et lac, Terrebonne et Montcalm; d'après Kilkenny, comté et ville d'Irlande, qui vient du vieil irlandais St. Cainnich's (Canice) church, l'église de St-Cainnich.

KILLALY; township, Ottawa; d'après l'hon. H. H. Killaly, président du comité des travaux, 1841-46, et assistant-commissaire des Travaux Publics, 1851-67.

KILLOWEN; village, Argenteuil; probablement d'après Killowen, village de Down, Irlande; il y a quatre autres Killowens en Irlande.

KIMBERLEY; village, Mégantic; d'après Kimberley, Afrique du Sud, nommé d'après John (Wodehouse) 1er comté de Kimberley (1826-1902), homme d'Etat anglais; secrétaire des colonies, 1870-76 et 1880-82.

KING CORNER; village, Mégantic; d'après deux familles King y résidant.

KINGSBURY; village, Richmond; nommé en 1868 d'après E. F. King, inspecteur des postes du district de Montréal.

KINGSCROFT; village, Stanstead; d'après un des premiers colons nommé King.

KINGSEY; township et village, Drummond; d'après Kingsey, paroisse et village, Oxfordshire, Angleterre.
KINGSEY FALLS; village, Drummond.

KINNEARS MILLS; village, Mégantic; d'après feu James Kinnear, propriétaire de moulin.

KINOGISANAN; rivière et lac, Ottawa; nom sauvage signifiant "nez de brochet."

KINOJEVIS; lac et rivière, Pontiac; du sauvage *kinojisish*, "petit brochet".

KIPAWA; lac et rivière, Pontiac; nom sauvage signifiant, traduction libre, "un passage très étroit entre des rochers escarpés".
KIPAWA; village, Pontiac.

KIRKDALE; village, Drummond; on prétend, localement, que ce nom a été donné en 1872, par Edmund T. Patterson, d'après une place d'Irlande ou d'Angleterre où il alla à l'école; probablement d'après Kirkdale, Lancashire, ou Kirkdale, Yorkshire, Angleterre.

KIRKS FERRY; village, Ottawa; d'après John Kirk, un ancien résident de l'endroit.

KIRWAN; village, Pontiac; d'après les premiers colons de la localité; Edward P. Kirwan fut le premier maître de poste.

KISKISINK; lac, Québec; nom algonquin signifiant "petit lac des cèdres".
KISKISINK; village et rivière, Québec.

KITCHIGAMA; lac, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "grand lac."

KNOWLTON; village, Brome; d'après le col. Paul Holland Knowlton (1787-1863), qui y ouvrit le premier magasin en 1834; à sa mort, il était membre du Conseil Législatif.

LA-BAIE; village, et LA-BAIE-DU-FEBVRE, paroisse; d'une baie sur le côté sud du lac St-Pierre; et du Febvre, d'après Jacques le Febvre, le premier seigneur.

LA-BAIE-SHAWINIGAN; village, St-Maurice; d'après une baie dans le St-Maurice, près de l'embouchure de la rivière Shawanigan.

LA-BALEINE; village, Charlevoix; d'après une baleine qui s'échoua sur le rivage du temps de la colonie française.

LABARRE; township et village, Lac St-Jean; d'après Febvre de la Barre, gouverneur de la Nouvelle-France, 1682-85.

LABELLE; township, village et division électorale, Ottawa; d'après l'abbé F. X. A. Labelle, curé de St-Jérôme, Qué. Il fit beaucoup pour la colonisation et réussit à faire construire le chemin de fer Montreal & Western, de St-Jérôme à Labelle. La ville s'appelait antérieurement Chute Iroquois.

LABRECQUE; township, Chicoutimi; d'après Mgr T. Labrecque, évêque catholique romain de Chicoutimi.

LABROSSE; township, Chicoutimi; d'après l'abbé Jean-Baptiste de la Brosse, missionnaire chez les montagnais.

LA-BUTTE; village, Bonaventure; descriptif des nombreuses collines de la région.

L'ACADIE; paroisse, St-Jean; le père Vétromille en trace l'origine au mot micmac *academ* "nous habitons" ou "notre village".

L'ACADIE; village, St-Jean; nommé par un réfugié acadien d'après l'Acadie (Nouvelle-Ecosse.)

LACAILLE; rivière et pointe, Montmagny; d'après Adrien d'Abancourt, dit Lacaille, qui se noya près de cet endroit au printemps de 1640.

LAC-CLAIR; village, Chicoutimi; d'après un lac sur les bords duquel est bâti le village et dont l'eau est remarquablement claire.

LACHENAIE; seigneurie, L'Assomption; d'après Charles Aubert de la Chesnaye, qui acheta la seigneurie de Pierre le Gardeur de Repentigny.
LACHENAIE; village, L'Assomption.

LA-CHEVROTIÈRE; seigneurie, Portneuf; d'après M. Chavigny de la Chevrotière, qui en obtint la concession avant 1652
LA-CHEVROTIÈRE; village et rivière, Portneuf.

L'ACHIGAN; paroisse, lac et rivière, Montcalm; du nom sauvage *manashigan*, nom d'un poisson.

LACHINE; ville et rapides, Jacques-Cartier; le nom de Lachine fut donné par dérision à la seigneurie de la Salle, à cause de la faillite de son expédition de 1669 à la recherche d'un passage vers la Chine, ou de ses prétentions qu'il découvrirait un passage vers la Chine. Appelé d'abord fort la Chine; plus tard, fort Rémy.

LACHUTE; ville, Argenteuil; des chutes dans la rivière du Nord; s'écrivait autrefois la Chute.

LAC-MERCIER; village, Terrebonne. Voir Mercier.

LAC-NANTEL; village, Terrebonne; d'après Pierre Nantel, un fameux chasseur de l'endroit. Voir aussi Nantel.

LACOLLE; seigneurie, village et rivière, St-Jean; ce nom fut donné à la rivière par les Français à cause de la difficulté à la naviguer avec de petits canots; la seigneurie s'appelle assui Beaujeu, d'après Daniel de Beaujeu, à qui elle fut concédée en 1743.

LACOSTE; township, Charlevoix; d'après Sir Alexandre Lacoste, juge-en-chef de la Cour du Banc du Roi, Québec.

LAC-POULIN; village et lac, Beauce; d'après le premier colon.

LAC-WINDIGO; village et lac, Ottawa; nom donné par les sauvages aux demi-diables qui mangent de la chair humaine.

LADDS MILLS; village, Stanstead; d'après une famille Ladd, premiers colons; Ira Ladd fut le premier maître de poste.

LA-DÉCHARGE; village, Chicoutimi; parce que situé près de la décharge du lac St-Jean dans le Saguenay.

LA-DURANTAYE; seigneurie, Bellechasse. Voir Durantaye, la.

LADY BEATRIX; lac, Abitibi; d'après la fille de lord Lansdowne, gouverneur-général du Canada, 1883-1888.

LADYSMITH; village, Pontiac; d'après Ladysmith, Afrique du Sud; nommé au temps où les Boers en levaient le siège. Autrefois appelé Thorne Centre, Ladysmith, Afrique du Sud, a été nommé d'après Lady Smith, née Juana Maria de los Dolores de Léon, épouse du major-général Sir Harry Smith, gouverneur et commandant en chef au Cap de Bonne-Espérance, 1847.

LAFLÈCHE; township, Saguenay; d'après Mgr Laflèche, premier évêque catholique de Trois-Rivières.

LAFONTAINE; township, l'Islet; d'après Sir Louis Hypolite Lafontaine (1807-64); premier-ministre, 1848-51; juge-en-chef du Bas-Canada, 1853.

LAFORCE; township, Gaspé; d'après le major Pierre Laforce, qui servit dans la guerre de 1812; grand'père de Sir Hector Langevin.

LAGORGENDIÈRE; township, Saguenay; d'après Joseph Fleury de la Gorgendière, qui, à titre de descendant de Louis Jolliet, hérita d'une partie du fief de Mingan, 1725.

LAGRANGE; village, Missisquoi; d'après Abraham Lagrange, qui, en 1796, acheta une propriété et construisit un moulin à cet endroit.

LAIRET; rivière, Québec; d'après François Lairet, un des premiers colons de Charlesbourg; habitait près de la rivière.

LAKE AYLMER; village, Wolfe. Voir Aylmer.

LAKE BEAUPORT; village, Québec. Voir Beauport.

LAKE EDWARD; bureau de poste et station de chemin de fer. Voir Edward.

LAKE ETCHEMIN; village et paroisse, Dorchester. Voir Etchemin.

LAKEFIELD; village, Argenteuil; descriptif; appelé autrefois North Gore, d'après le township Gore dans lequel il est situé

LAKE ST. MARY; village, Ottawa; d'après Mary Leveillé, mère de la première famille canadienne qui vécut dans le township.

LAKESIDE; village, Jacques-Cartier; descriptif de sa position sur le lac St-Louis.

LAKEVIEW; village et lac, Argenteuil; descriptif; le lac était autrefois connu sous le nom de Macdonald.
LAKEVIEW HOUSE; village, Portneuf.

LAKE WEEDON; village, Wolfe. Voir Weedon.

LALANDE; township, Saguenay; d'après Jacques de Lalande, sieur de Guyon, un des concessionnaires des îles Mingan; établit des postes de pêche à Mekattina et à l'île Ste-Marie.

LALEMANT; township, Chicoutimi, et village, Pontiac; d'après le père Charles Lalemant (1592-1664), missionnaire jésuite venu à Québec en 1625.

LA-MACAZA; village, Ottawa; le père d'Allard dit: "d'après un sauvage nommé Marc, qui vivait sur le bord du lac Macaza; d'où Marc-see, dirivant en Marc-aza et Macaza." Voir Macaza.

LA-MARE; village, Deux-Montagnes; descriptif; à cause d'un étang près du village.

LAMARTINE; village, l'Islet; probablement d'après Alphonse Marie Louis Lamartine (1790-1869), le célèbre poète français.

LAMBTON; township et village, Beauce; d'après George John (Lambton) comte de Durham (1792-1840); gouverneur-général du Canada, 1838. Voir Durham.

LA-MINERVE; township, Ottawa; d'après "La Minerve", un journal de Montréal.

LA-MOTTE; voir Motte.

LANAUDIÈRE; seigneurie, Maskinongé; d'après Charles Francis de Lanaudière, à qui elle fut concédée en 1750.

LANDREVILLE; village, Beauharnois; d'après Landry, le premier maître de poste.

LANGELIER; township, Champlain; d'après Sir François Langelier, lieutenant-gouverneur de Québec.

LANGEVIN; township et village, Dorchester; d'après Sir Hector Langevin (1828-1906), ministre des Travaux Publics.

LANGUEDOC; township, Abitibi; d'après le régiment de

Languedoc, formant une partie des forces de Montcalm à la bataille des Plaines d'Abraham.

LANORAIE; seigneurie, paroisse et village, Joliette; d'après le sieur de la Noraye, à qui fut concédée la seigneurie en 1688.

L'ANSE-A-LA-BARBE; village, Bonaventure; quand les premiers pêcheurs vinrent dans cette baie, leurs embarcations frappèrent plusieurs fois des obstacles invisibles. Après beaucoup de recherches, ils trouvèrent deux pieux très pointus, dont la pointe était à la surface de l'eau et la base solidement fixée au fond, et ils ne purent les arracher après de longs efforts. Finalement ils purent les enlever et découvrirent que c'étaient les côtes d'une immense baleine. Voir Barbe.

L'ANSE-AU-BEAUFILS; village, Gaspé; corruption de Bonfils, gentilhomme français qui passa un été à Percé, à pêcher et chasser.

L'ANSE-A-BRILLANT; village, Gaspé; "baie brillante"; quand le soleil se lève il a dans la baie des reflets étincelants qui aveuglent. Roy dit: d'après la famille Brillant, venue de Québec.

L'ANSE-AU-FOIN; village, Chicoutimi; d'après l'abondance des varechs.

L'ANSE-A-GILLES; village, l'Islet; d'après Gilles Goutreau, un des premiers colons.

L'ANSE-A-LA-LOUISE; village, Gaspé; d'après un petit bateau, "La Louise", qui fit naufrage dans la baie.

LA PATRIE; village, Compton; un Canadien-Français qui était revenu au Canada après un long séjour aux Etats-Unis appela sa résidence "La Patrie". Plus tard, le nom s'étendit à toute la localité.

LA PLAINE; village, Terrebonne; à cause d'une grande plaine.

LA PAUSE. Voir Pause.

LAPRAIRIE; seigneurie; une large partie de la seigneurie était de la prairie bien nivelée; concédée à Jacques de la Ferté, abbé de la Magdeleine, un des membres de la Compagnie des Cent Associés; appelée d'abord La-Prairie-de-la-Magdeleine.
LAPRAIRIE; comté et village.

LA-REINE; township, Abitibi; d'après le régiment de la Reine; formait une partie des forces de Montcalm à la bataille des Plaines d'Abraham.

LAROCHELLE; village, Mégantic; d'après La Rochelle, port de mer de France.

LAROCQUE; township, Gaspé; d'après Mgr Paul Larocque, évêque de Sherbrooke.

LARTIGUE; township, Chicoutimi; d'après Mgr J. J. Lartigue, évêque de Montréal, suffragant de l'évêque de Québec; devint subséquemment le premier évêque catholique de Montréal, 1836; né en 1777.

LARUE; township, Québec; d'après le Dr Hubert Larue, professeur à l'Université Laval, Québec.

LA SALLE; township, Portneuf; d'après Robert Cavalier, sieur de la Salle (1643-87), tué près de la rivière Trinité, Texas. Il semble avoir tenu son surnom de La Salle, d'une propriété dans le voisinage de Rouen. Découvrit l'Ohio et l'Illinois, et en 1682 descendit le Mississipi jusqu'à son embouchure.

LA-SARRE; township, Abitibi; d'après le régiment de La Sarre, formant partie des troupes de Montcalm, à la bataille des plaines d'Abraham.

L'ASCENSION; village, Montcalm; en 1886, Mgr Labelle visita cette place et le jour de l'Ascension y planta une croix, la nommant L'Ascension.

LATERRIÈRE; township et village, Chicoutimi; d'après Pierre de Sales Laterrière (1747-1834), pendant quelque temps député du Bas-Canada; auteur de "Rapports politiques du Bas-Canada".

LA TESSERIE; fief, Portneuf; d'après Delle de la Tesserie, à qui il fut concédé, 1672.

LATHBURY; township, Ottawa; d'après Lathbury, village du Buckinghamshire, Angleterre.

LA-TUQUE; montagne et village, Champlain; d'après l'apparence de la montagne à laquelle on trouvait quelque ressemblance avec les anciennes tuques d'habitants.
LA TUQUE JUNCTION; village, Portneuf.

LAUNAY; township, Pontiac et Abitibi; d'après le lieut.-col. de Launay, régiment de Guyenne, Nouvelle-France.

LAURE; township, Québec; d'après le Père Pierre Laure, missionnaire jésuite à Tadoussac, 1720-37.

LAURENTIDES; montagnes; d'après le fleuve St-Laurent; nom donné aux montagnes au nord du fleuve; ainsi nommées par F. X. Garneau, l'historien.

LAURIER; montagne, Abitibi; d'après le T. H. Sir Wilfrid Laurier, premier-ministre du Canada, 1896-1911.
LAURIER; village, Lotbinière.
LAURIER; township, Champlain.
LAURIERVILLE; village, Mégantic.

LAUZON; seigneurie et village, Lévis; d'après Jean de Lauzon, gouverneur-général du Canada, 1651-56.

LAVAL; comté; d'après François de Laval de Montmorency (1622-1708), premier évêque catholique du Canada; évêque de Petrea et Vicaire Apostolique de la Nouvelle-France, 1658; évêque de Québec, 1674.
LAVAL; paroisse et village, Montmorency.
LAVAL; township, Saguenay.

LAVALTRIE; seigneurie, Berthier; concédée le 29 oct. 1672, par Talon, à Séraphin Marganne, sieur de la Valtrie.
LAVALTRIE; village et rivière, Berthier, et LAVALTRIE STATION, bureau de poste, Joliette.

L'AVENIR; village, Drummond; d'après *L'Avenir*, un journal publié entre 1847 et 1852.

LAVERLOCHÈRE; township, Pontiac; d'après le Père Jean Nicolas Laverlochère, O. M. I., qui passa quarante ans parmi les sauvages du Témiscamingue.

LA-VERNIÈRE; village, Gaspé; d'après les vernes qui fleurissaient dans le voisinage.

LAVIOLETTE; township, Maskinongé; d'après le sieur de Laviolette, fondateur de Trois-Rivières.

LAVOIE; township, Québec; d'après Chas O. Lavoie, un officier du département des Terres et Forêts, Québec.

LAWRENCEVILLE; village, Shefford; d'après Henry Lawrence, premier colon.

LEADVILLE; village, Brome; à cause d'une mine de plomb qui était en opération quand le bureau de poste a été établi.

LEARNED PLAIN; village, Compton; d'après Alden Learned, le premier colon, établi en 1823.

LEBARGE; village, Châteauguay; d'après Edouard Lebarge, M. P. P. du comté.

Leclercville; village, Lotbinière; d'après Pierre N. Leclerc, un cultivateur.

Leeds; township et village, Mégantic; d'après Leeds, ville d'Angleterre, qui tient son nom du vieil anglais "Loidis," la ville du peuple (Anglo-Saxon, *leod*, le peuple.)

Lefebvre; seigneurie, Yamaska. Voir Baie-du-Febvre.

Le Gardeur; voir Gardeur, le.

Le-Gouffre; rivière, Charlevoix; d'un vieux mot français signifiant golfe; ainsi nommée par Champlain à cause de l'apparence de l'embouchure de la rivière.
Le-Gouffre; seigneurie, Charlevoix.

Les-Grands-Déserts; village, Québec; à cause de grandes dunes dans le voisinage.

Le-Jeune; township, Champlain; d'après le Père Paul Le Jeune, missionnaire jésuite, arrivé au Canada en 1632.

Lemesurier; village, Mégantic; d'après le nom de fille de l'épouse de l'hon. George Irvine. M. Irvine représenta Mégantic à l'Assemblée Législative de 1863-67, de 1867-76 et de 1878-84, et aux Communes, 1867-72.

Lemieux; village, Nicolet; d'après l'hon. Rodolphe Lemieux, ex-ministre des Postes; n. 1866; antérieurement connu sous le nom de Forestdale, de la forêt entourant le premier bureau de poste.

Lemoine; township, Abitibi; d'après la famille LeMoine: Sir James LeMoine le Rév. G. L. LeMoine, ex-chapelain des Ursulines, etc.

Leneuf; township, Saguenay; d'après le Père Leneuf, missionnaire jésuite de la Nouvelle-France.

Lennoxville; village, Sherbrooke; d'après Charles Gordon Lennox, quatrième duc de Richmond, gouverneur-général du Canada 1818-19.

Léon XIII; lac, Ottawa; d'après le pape Léon XIII.

Lepage; seigneurie, Rimouski et Matane; concédée par Frontenac et Champigny, le 14 oct. 1696, à Lepage et Gabriel Thibierge; une addition fut concédée le 7 mai 1697; aussi connue sous le nom de Thibierge.

L'Epinay (ou Lépinay); seigneurie, Montmorency; concédée par Collières et Champigny, le 7 avril 1701, au sieur de l'Epinay.

L'Epiphanie; village, L'Assomption; ainsi appelé parce que le séminaire de St-Sulpice, propriétaire de la seigneurie de St-Sulpice, dont l'Epiphanie fait partie, envoyait tous les ans son agent faire la perception des rentes seigneuriales. Cet agent arrivait invariablement la veille de la "fête des Rois."

Léry, de; seigneurie, St-Jean; le 6 avril 1733, Beauharnois et Hocquart la concédèrent au sieur Chaussegros de Léry.

Lesage; township, Ottawa; d'après Siméon Lesage, sous-ministre des Travaux Publics, Québec.

Les-Eboulements; village et montagne, Charlevoix; ce nom commémore le tremblement de terre de 1663; le père Lalemant rapporte qu'une montagne sur le bord du fleuve a été transformée en île et qu'un bon havre a été formé à un endroit où il y avait des récifs et des bas-fonds. Voir Eboulements.

Les-Ecureuils; village, Portneuf. Voir Ecureuils.

Les-Escoumains; village, Saguenay. Voir Escoumains.

Les-Fonds; village, Lotbinière; ainsi appelé à cause de son site au fond d'une vallée.

Les-Grandes-Bergeronnes; Saguenay. Voir Bergeronnes.

Leslie; township, Pontiac; d'après l'hon. James Leslie, secrétaire de la province, 1850-51.

Lessard; seigneurie, Rimouski; concédée par Frontenac et Champigny, le 8 mars 1696, à Pierre Lessard et Barbe Fortin, sa femme.

Lessard; seigneurie, l'Islet; concédée par Frontenac et Champigny, le 30 juin 1698, au sieur Pierre Lessard.

Lessard; village, Beauce; d'après L. Lessard, maître de poste.

Les-Saules; village, Québec; d'après le grand nombre de saules dans le voisinage.

Letellier; township, Saguenay; d'après l'hon. Luc Letellier de St. Just, lieutenant-gouverneur de Québec, 1876-79.

Leverrier; township, l'Islet; d'après Urbain Jean Joseph Leverrier (1811-75), célèbre astronome français, qui partage, avec J. C. Adams, l'honneur d'avoir découvert la planète Neptune en 1846; directeur de l'observatoire de Paris, 1854.

Lévis; comté; d'après le général Lévis, premier lieutenant de Montcalm en 1759; gagna la bataille de Ste-Foy; en 1783 fut créé duc de Lévis et maréchal de France.
Lévis; village; autrefois Aubigny; d'après le duc de Richmond, qui était aussi duc d'Aubigny.

Levy; pointe, Lévis; d'après un colon du 17ième siècle; s'écrit ordinairement Lévis.

Levrard; seigneurie, Nicolet; concédée par Jonquière et Bigot, le 1er avril 1751, au sieur Charles Levrard; s'appelle aussi St-Pierre-les-Becquets.

Lewis; port, Huntingdon. Voir Port Lewis.

Libbytown; village, Stanstead; d'après Joshua Libby, colon, établi en 1812.

Liénard; township, Saguenay; d'après Daniel Liénard de Beaujeu, lieutenant de marine, qui, en 1749, reçut la concession des droits de pêche sur la rive nord du fleuve St-Laurent.

Lime Ridge; village, Wolfe; à cause de la pierre à chaux (limestone) formant le roc près du village.

L'Immaculée-Conception; village, Bonaventure; d'après le nom du collège des Jésuites dans ce village.

Limoilou; village, Québec; site où Jacques-Cartier hiverna en 1535-36; nommé d'après le manoir de Cartier, près de St-Malo, France.

Lineboro; village, Stanstead; à cause de sa situation sur la frontière internationale.

Lingwick; township, Compton; probablement d'après Ling, hameau de Suffolk, ou Lyn, village de Norfolk, et *wick*, village, ou un marais.

Linière; township et village, Beauce; d'après un surnom de la famille Taschereau, de Linière, ou des Linières.

Lisgar Station; village, Drummond; d'après Sir John Young, Baron de Lisgar (1807-76); gouverneur de la Nouvelle-Galles du Sud, 1860-67; gouverneur-général du Canada, 1868-72; baron Lisgar, 1870.

L'Islet; seigneurie, l'Islet; concédée le 17 mai 1677 à Geneviève Couillard, et plus tard connue comme seigneurie de l'Islet St-Jean, à cause d'un petit rocher formant un îlot près du site du village.
L'Islet; comté et village.

Litchfield; township, Pontiac; d'après Litchfield, hameau, Hants, Angleterre.

Little Cascapédia; village, Bonaventure. Voir Cascapédia.

Little Métis; village, Rimouski. Voir Métis.

Little Pabos; village, Gaspé. Voir Pabos.

Little River Chaloup; village, Saguenay; à cause d'un bon mouillage pour petites embarcations (chaloupes.)

Livaudière; seigneurie, Bellechasse; d'après le concessionnaire, le sieur Michel Jean Hughes Péan de Livaudière; concédée par Beauharnois et Hocquart le 20 sept. 1734.

Lochaber; township et baie, Ottawa; d'après Lochaber, district d'Inverness, Ecosse, dont le nom signifie: "à l'embouchure de la rivière."
Lochaber Bay; village, Ottawa.

Logan; montagne, Gaspé; d'après Sir William Edmund Logan (1798-1875), fameux géologue canadien, directeur du service géologique du Canada, 1842-1869.

Lois; lac, Abitibi; d'après Melle Loïs Booth, Ottawa.

Longueuil; seigneurie, Chambly; Charles le Moyne, à qui elle fut concédée le 3 nov. 1672, prit le surnom de Longueuil, d'un village de Normandie, sa terre natale.
Longueuil; ville, Chambly.

Longueuil; baronat, Chambly; le titre de Baron de Longueuil fut accordé à Charles le Moyne par Louis XIV. le 26 janvier 1700, avec droit de le transmettre à ses héritiers, mâles ou femelles. Son arrière-petite-fille en hérita de son père, qui mourut en 1755. L'arrière-petit-fils de celle-ci, Charles Colmore Grant, est le détenteur actuel du titre; apparemment le seul titre héréditaire au Canada.

Loranger; township, Ottawa; d'après L. O. Loranger, juge de la Cour Supérieure de Montréal; M. P. P. pour Laval, 1875-82.

Lorette; village, Québec; d'après le village de Lorette, en Italie.

Lorimier; ville, Hochelaga; d'après Thomas, Chevalier de Lorimier, exécuté en 1839 pour sa participation à la rebellion de 1837.

Lorne House; village, Charlevoix; d'après le marquis de Lorne, gouverneur-général du Canada, 1878-83.
Lorne; village, Richmond.

Lorrainville; village, Pontiac; d'après Mgr N. Z. Lorrain, évêque catholique romain de Pontiac.

Lost; rivière, Argenteuil; la rivière passe à travers un rocher de pierre calcaire qui divise les eaux des lacs Gate et Fraser, et à un certain endroit la rivière disparaît sur une longueur de cent pieds.
Lost River; village, Argenteuil.

Lotbinière; seigneurie, Lotbinière; d'après Louis Theandre Chartier de Lotbinière, concessionnaire de la seigneurie, 3 novembre 1672; l'agrandit en 1685 et en 1693.
Lotbinière; comté.
Lotbinière; village, Lotbinière.

Louis; montagne, Gaspé; d'après Louis XIII, roi de France.

Louise; baie, Gaspé; d'après la frégate française "La Louise", qui fit naufrage dans cette baie.

Louise; township, Beauce; d'après Son Altesse Royale la Princesse Louise, duchesse d'Argyle.
Louiseville; ville, Maskinongé.

Loup; rivière, Témiscouata; la tradition rapporte que c'est à cette rivière que Champlain rencontra pour la première fois les Loups ou Mohicans (Roy). Comme le territoire habité par cette tribu d'Algonquins comprend les deux rives de la baie d'Hudson, mais ne s'étend pas au sud jusqu'au lac Champlain, cette explication est douteuse. Peut-être ainsi nommée à cause de la présence de loups à cet endroit.
Loup; rivière, Berthier.

Lourdes; village, Mégantic; d'après Lourdes, ville des Hautes-Pyrénées, France, fameuse pour son sanctuaire miraculeux.

Low; township et village, Ottawa; du nom d'un marchand de bois.

Lower Ireland; village, Mégantic. Voir Ireland.

Lucerne; village, Ottawa; d'après Lucerne, ville de Suisse.

Lumsden Mills; village, Pontiac; d'après Alexandre Lumsden, marchand de bois d'Ottawa.

Luskville; village, Ottawa; d'après le premier colon.

Lussier; township, Montcalm; d'après la famille Lussier, la première à s'établir dans la vallée de la Mattawin.

Lynch; township, Montcalm; d'après Wm. Warren Lynch, juge de la Cour Supérieure, district de Bedford, Qué.; M.P.P. pour Brome, 1871-89, commissaire des Terres et Forêts, Québec, 1882-87.

Lysander; village, Mégantic; d'après le général Lysander Flagg, de Providence, R. I., qui acheta les propriétés Lloyd, dans le voisinage; autrefois connu sous le nom de Lloyds Falls.

Lytton; township, Ottawa; d'après lord Lytton, secrétaire pour les colonies, 1858-59.

McBean; village, Ottawa; d'après Michael McBean, quelque temps agent des Terres de la Couronne et propriétaire de scierie.

McCorkill; township, Abitibi; d'après l'hon. M. McCorkill, pendant un temps trésorier de la province.

McGill; township, Ottawa; d'après l'hon. James McGill, 1744-1813, fondateur de l'Université McGill, Montréal.

McKenzie; township, Abitibi; d'après P. S. McKenzie, autrefois de la Compagnie de la Baie d'Hudson; découvrit l'amiante, etc., du district de Chibougamau.

McLachlin; township, Pontiac; d'après McLachlin Bros., Arnprior, marchands de bois.

McLeod Crossing; village, Compton; d'après John McLeod, qui y possédait une scierie.

McNeil Crossing; village, Brome; d'après une famille de colons; O. W. McNeil, premier maître de poste.

McPherson; brisants, fleuve St-Laurent, Montmorency; d'après une famille du même nom qui se fixa de bonne heure sur l'île d'Orléans, près des brisants.

MacNider; township, Matane; la seigneurie de Métis fut achetée par Mathew MacNider, et revendue par lui à son père, John MacNider.

Macaza; lac, Ottawa; le Père d'Allard dit: d'après un vieil indien du nom de Marc qui vivait sur les bords du lac. Voir La Macaza.

Machiche; rivière, St-Maurice et Maskinongé; nom sauvage signifiant "boueux." Voir Yamachiche.

McOuat; township, Mistassini; d'après W. McOuat, géologue du service géologique; fit des explorations géologiques dans les districts d'Abitibi et de Mistassini.

McTavish; lac, Beauce; d'après Simon McTavish qui, vers 1806, l'acheta de son premier propriétaire, John Black.

Madame; île, Montmorency; ainsi nommée par Champlain, probablement d'après l'île Madame, près de Brouages, France, place natale de Champlain (Roy). Probablement d'après l'épouse du plus vieux des frères du roi Louis XIII, Madame Henriette d'Angleterre, épouse du duc d'Orléans, ou sa seconde femme, la princesse Palatine.

Maddington; township, Nicolet; d'après Maddington, village, Wiltshire, Angleterre.
Maddington Falls; village, Arthabaska.

Maganasibi; rivière, Pontiac; de l'algonquin *maingansipi*, "rivière au loup."

Magdalen; îles, golfe St-Laurent; d'après Madeleine Fontaine, épouse de François Doublet, à qui elles furent concédées, 1663.

Magdeleine; cap, fleuve St-Laurent, Champlain; d'après la seigneurie Cap-de-la-Magdeleine.

Magenta; bureau de poste, Rouville; d'après Magenta, ville de Lombardie, Italie; en 1859 les armées de France et de Sardaigne y remportèrent une grande victoire sur les Autrichiens; Napoléon III était nominalement le commandant, mais le crédit de la victoire revint à McMahon, qui fut créé duc de Magenta.

Magog; township et village, et Little Magog, lac, Stanstead; d'un mot abénaquis signifiant "petite nappe d'eau"

Macpes; township, Rimouski; origine inconnue; probablement un nom sauvage.

Magpie; rivière et village, Saguenay; de l'oiseau de ce nom. Le nom montagnais est *moteskekan*, signifiant "à pic, rocailleux, difficile."

Maheu; rivière, île d'Orléans, Montmorency; d'après Réné Maheu, le premier colon sur ses rives.

Maillard; cap, Charlevoix; d'après un prêtre des missions étrangères de Paris, qui évangélisa sur la rive nord du St-Laurent.

Mailloux; township, Bellechasse; d'après l'abbé Alexis Mailloux, curé de St. Roch, Québec, 1829-31; pendant un temps vicaire-général de Québec.

Maisonneuve; ville, Hochelaga; d'après Paul de Chomedy, sieur de Maisonneuve, gouverneur de l'île de Montréal, 1641.
Maisonneuve, de; township, Berthier.

Major; township, Ottawa; d'après C. B. Major, avocat, Hull; ex-M. P. P. pour Ottawa.

Malakoff; township, Pontiac; d'après Malakoff, une des principales défenses de Sébastopol, Crimée, prise par les Français le 8 sept. 1855.

Mal; baie, Gaspé; une corruption du mot *molues*, pour "morues."
Mal-Bay; village, Gaspé.

Malartie; township, Abitibi; d'après le capitaine de Malartie, régiment de Béarn, Nouvelle-France.

Malbaie; baie et rivière, Charlevoix; nommé par Champlain Malle-baie, parce que l'ancrage n'était pas bon.
Malbaie; township et rivière, et Barachois-de-Malbaie, village, Gaspé; corruption du vieux français, baie des molues ou morues.

Malherbe; township, Lac St-Jean; d'après François Malherbe, missionnaire jésuite laïque; m. 1694.

Malhiot; township, Champlain; d'après Henri Gédéon Malhiot, juge de la Cour Supérieure, Québec; M. P. P. pour Trois-Rivières, 1871-76; commissaire des Terres de la Couronne, Québec, 1874-76.

Malin; cap, Gaspé; ainsi nommé parce que, sur ses entourages rocheux, les tempêtes sont toujours plus furieuses qu'ailleurs.

Malmaison; village, Missisquoi; d'après le nom du manoir de M. Desrivières; d'après le château de Malmaison, France, où Joséphine, épouse de Napoléon 1er, se retira après son divorce.

Manche-d'Epée; rivière et village, Gaspé; à cause d'une poignée d'épée trouvée sur la grève.

Mandeville; lac et village, Maskinongé; d'après Maxime Mandeville, un des premiers colons sur les bords du lac. Voir Maskinongé.

Manigonse; rapide, rivière St-Maurice, Champlain; nom algonquin, signifiant "petite épinette blanche."

Manikuagan; rivière, péninsule, township et village, Saguenay; nom sauvage; le père Lamoine dit qu'il signifie "place où l'on boit."

Manitou; rivière et lac, Saguenay; un jour où les Micmacs et les Montagnais étaient en guerre, tous les Micmacs furent tués lors d'une rencontre, à l'exception d'un chef, un grand sorcier qui, après avoir jeté ses armes, son arc et ses flèches, invita ses ennemis à le tuer. Il saisit le chef des Montagnais et, l'embrassant dans une étreinte fatale, roula avec lui dans les rapides, qui depuis ont porté le nom de Manitousin ou chutes des Conjurés, (Hind.)

Maniwaki; township et village, Ottawa; nom algonquin signifiant "terre de Marie."

Mann; île, lac Timiskaming, Pontiac; d'après John Mann, Ville Marie.

Mann; township, Bonaventure; d'après Edward Isaac Mann, principal propriétaire en 1788.

Manneville; township, Pontiac et Abitibi; d'après de Manneville, capitaine de grenadiers, régiment de Guyenne, Nouvelle-France.

Manseau; village, Nicolet; d'après le Rév. Manseau, premier curé de la paroisse.

Mansfield; township, Pontiac; probablement d'après Sir James Mansfield (1733-1821); Solliciteur-Général, 1780; juge-en-chef de Chester, 1799; juge en chef de la Court of Common Pleas, 1804; ou d'après David Murray, 2ième comte de Mansfield (1727-96); secrétaire d'Etat pour le Sud, 1779-82; lord président du Conseil, 1783 et 1794-96; pair, 1793. Peut-être d'après Mansfield, ville de Nottingham, Angleterre.

MANSONVILLE; village, Brome; d'après Robert Manson, de descendance écossaise, établi là en 1809.

MANUAN; lac et rivière, rivière Péribonka, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "où l'on cueille des œufs." Les sauvages vont généralement cueillir les œufs des oiseaux sur les îles et les rivages.
MANUAN; rivière et lac, rivière St-Maurice, Champlain.

MAPLE GROVE; bureau de poste, Mégantic; ce nom, commun à plusieurs caractéristiques du Canada, est généralement dû à la prédominance des érables (maple trees) dans les bois voisins.
MAPLE HILL; village, Mégantic.
MAPLE LEAF; bureau de poste, Compton.
MAPLEMORE; village, Huntingdon.
MAPLE RIDGE; bureau de poste, Pontiac.

MAQUEREAU; pointe, Gaspé; la tradition rapporte qu'un vaisseau de ce nom fit naufrage à cette pointe.

MARBLE; lac, Québec nord; d'après des cristaux de marbre sur ses rives.

MARBLETON; village, Wolfe; d'une carrière de marbre dans le voisinage.

MARCEAUVILLE; village, Bellechasse; d'après Antoine Marceau, un des premiers colons.

MARCHAND; township, Ottawa; d'après Gabriel Marchand (1832-1900); premier-ministre de Québec, 1897-1900.

MARIA; cap, township et village, Bonaventure; d'après Lady Maria Carleton, épouse de Sir Guy Carleton, lieutenant-gouverneur du Canada, 1766-68; gouverneur-général, 1774-78 et 1786-96. Lady Maria était la troisième fille de Thomas (Howard), 2ième comte d'Effingham.

MARIENKWATIKUK; lac, Témiscouata; nom sauvage signifiant "belle tortue."

MARIEVILLE; village, Rouville; d'après la paroisse Ste-Marie de Monnoir. Voir Monnoir.

MARLOW; village, Beauce; de Marlow, N.H., d'où vinrent les premiers colons, 1799. Marlow, N.H., d'après Marlow, Angleterre.

MARLOW; township, Beauce; d'après Marlow, ville du Buckingham, Angleterre.

MARMIER; township, Portneuf; d'après Xavier Marmier, littérateur français qui visita le Canada.

MARS; rivière, Chicoutimi; d'après Mars Simard, premier colon sur la pointe entre la baie Haha et cette rivière.

MARSAL; township, Saguenay; d'après Antoine Marsal, marchand de Québec, qui reçut une concession de droits de pêche sur la rive nord du St-Laurent, 1747.

MARSBORO; village, Compton; d'après le township de Marston.

MARSOLET; lac, Montmorency; d'après Nicolas Marsolet, un interprète qui rendit beaucoup de services à Champlain.

MARSTON; township, Compton; onze villages portent ce nom en Angleterre; probablement d'après Long Marston, paroisse de Tring, Herts.

MARTINDALE; village, et ST-MARTIN-DE-MARTINDALE, paroisse, Ottawa; d'après Martin O'Malley, qui donna le terrain sur lequel fut bâtie l'église paroissiale.

MARTINIÈRE; fief, Bellechasse; d'après Claude de Bermen, sieur de la Martinière, à qui il fut concédé, 1692.

MARTINVILLE; village, Compton; d'après Daniel Martin, qui, vers 1838, y construisit une scierie.

MARYLAND; village, Pontiac; d'après Mary Smith, propriétaire d'un magasin général.

MASCOUCHE; rivière et village, L'Assomption; nom sauvage signifiant "petit ours."

MASHAM; township, Ottawa; d'après Masham, ville du Yorkshire, Angleterre.
MASHAM MILLS; village.

MASKINONGÉ; lac et rivière; nom algonquin signifiant "gros brochet"; il y avait beaucoup de maskinongé dans la rivière et le lac aux premiers temps de la colonie. Aussi lac Mandeville.
MASKINONGÉ; comté.
MASKINONGÉ; village, Maskinongé.

MASSACRE; île, fleuve St-Laurent, Rimouski; un parti de deux cents Micmacs était campé là pour la nuit; les Iroquois les surprirent et les tuèrent tous moins cinq.

MASSÉ; township, Rimouski et Matane; d'après un missionnaire jésuite, le Père Enemond Massé, venu au Canada en 1625.

MASSON; village, Ottawa; d'après l'hon. L. F. R. Masson, sénateur, 1882-84 et 1890-1903; lieutenant-gouverneur de Québec, 1884-87.
MASSON; township, Maskinongé.

MASSON; lac, Terrebonne; d'après une famille bien connue de Montréal.

MATALICK; township, Matane; nom sauvage signifiant "chute d'eau."

MATANE; rivière et lac, Matane; nom sauvage signifiant "étang à castors."
MATANE; comté.
MATANE; township et village, Matane.

MATAPÉDIA; rivière, Matane et Bonaventure; nom Micmac; le père Pacifique dit que le mot "*matapegiag*" veut dire "rivière qui se divise en plusieurs bras".
MATAPÉDIA; township, lac et village, Bonaventure.

MATCHIMANITO; lac et rivière, rivière Nottaway, Abitibi; du mot algonquin *matchi-manitou*, "le mauvais esprit".

MATTAGAMI; lac et rivière, rivière Nottaway, Abitibi; nom indien signifiant "lac au confluent de deux rivières."

MATTAWIN; rivière et lac, tributaire du St-Maurice; nom sauvage signifiant le "confluent de deux rivières."

MAWCOOK; village, Shefford; nom sauvage qui signifierait "rivière aux grues"; à certaines époques de l'année, les rivages de la rivière sont infestés de grues.

MAYO; village, Ottawa; probablement d'après Mayo, Connaught, Irlande, qui est dérivé de l'irlandais *magheo* ou *mageo*, "la plaine des écumes".

MAZANASKAWEGAN; lac, rivière Lièvre, Berthier et Maskinongé; nom sauvage signifiant "lac où il y a des marques sur les arbres", des dessins ou écritures sur l'écorce.

MAZENOD; township, Pontiac; d'après Mgr Eugène de Mazenod, évêque de Marseilles, France, fondateur de la Congrégation des Oblats.

MEALY; montagnes, Hamilton inlet, Ashuanipi; d'après les taches de neige distribuées par toute sa surface et qui demeurent pendant la plus grande partie de l'été, lui donnant l'apparence d'avoir été saupoudrée de son (meal).

MÉGANTIC; lac, Compton et Beauce; nom sauvage qui signifie "où l'on fume le poisson."

MÉGANTIC; comté, et STE-SOPHIE-DE-MÉGANTIC, village.

MEIGS CORNERS; village, Missisquoi; d'après M. Meigs, pendant un temps propriétaire dans le village; autrefois Coits Corners, d'après Levi A. Coit.

MEKATTINA; cap, îles et rivière, Saguenay; nom sauvage dont la signification, d'après le père Lemoine, est "où il y a une haute montagne", et le père Arnaud "une montagne abrupte."
MEKATTINA, PETIT, et MEKATTINA, GROS; townships, Saguenay.

MEKINAK; rivière, Champlain; d'un nom algonquin, signifiant "tortue"; probablement nommée ainsi à cause d'une montagne qui a l'apparence d'une tortue.
MEKINAK; township, et RIVIÈRE-MEKINAK, village, Champlain.

MELAGANATUK; rivière, Matapédia, Bonaventure; probablement d'après un chef indien.

MELBOURNE; township, Richmond; probablement d'après Melbourne, village, Yorkshire, Angleterre. Ou Melbourne, village, Derby, Angleterre. Ou d'après Sir Peniston Lamb, lord Melbourne.
MELBOURNE et MELBOURNE RIDGE; villages, Richmond.

MELOCHEVILLE; village, Beauharnois; d'après Joseph Meloche, marchand et citoyen influent.

MEMEWIN; lac, Campeau, Pontiac; nom sauvage signifiant "poule d'eau."

MEMPHREMAGOG; lac, Stanstead et Brome; nom abenaquis signifiant "grande nappe d'eau."

MÉNARDVILLE; village, Iberville; d'après Pierre Ménard, citoyen éminent.

MERCIER; village, Montmagny; d'après le premier maître de poste.

MERCIER; township, Pontiac; d'après Honoré Mercier, premier-ministre de Québec, 1887-91.

MÈRES; baie, Québec; les droits de pêche en furent concédés par Lauzon, 26 oct. 1651, aux Sœurs de l'Hôtel-Dieu; nommée d'après les Mères hospitalières.

MESY; township, Lac St-Jean; d'après le chevalier de Saffray de Mésy, gouverneur de la Nouvelle-France, 1663-65.

METABETCHUAN; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage que le pére Arnaud traduit par "où le courant de la rivière rencontre l'eau du lac". Le père Lemoine: "où le cours d'eau prend fin."
METABETCHOUAN; township et village, Lac St-Jean.

METASKUAK; lac, rivière Metabetchuan, Montmorency; mot sauvage signifiant "là où trois ruisseaux se rencontrent."

MÉTHOTS MILLS; village, Lotbinière; d'après l'hon. Louis Méthot qui, vers 1830, y construisit des moulins.

METIS; seigneurie, village, lac et rivière, Matane; Mgr Guay dit que le nom vient du mot micmac *mitisk*, qui signifie merisier.

MEULLES, DE; township et bureau de poste, Lac St-Jean; d'après Chevalier de Meulles, intendant de la Nouvelle-France, 1682-86.

MICHIGAMA; lac, Abitibi. Voir Kitchigama.

MIGISKAN; rivière, Abitibi; nom sauvage, signifiant "hameçon" ou "appât pour le poisson", probablement à cause de la bonne pêche dans cette rivière.

MIGUICK; rivière, Portneuf; de l'algonquin *magwak*, "ours", "rivière à l'ours."
MIGUICK; village, Portneuf.

MIJIZOWAJA; lac, rivière Ottawa, Pontiac; du mot algonquin *mishisowaja*, "lac qui est presque inconnu" Nom rejeté par le Bureau Géographique et remplacé par "Expance".

MILAN; village, Compton; probablement d'après Milan, ville et province d'Italie.

MILE END (ST-LOUIS-DU-MILE-END); ville, Hochelaga; pendant longtemps le seul champ de course de toute l'île de Montréal était à cet endroit; il était à un mille de la Place d'Armes; d'où le nom.

MILETTA; village, Stanstead; d'après le Rév. C. E. Millette, curé de Magog.

MILL; rivière, rivière Broadback, Abitibi; d'après le docteur Hugh R. Mill, pendant un temps bibliothécaire de la Société Royale de Géographie de Londres, Angleterre.

MILLANVILLE; village, Mégantic; d'après Donald MacMillan, juge de paix, cultivateur, un des premiers colons.

MILLE-ISLES; rivière, partie de la rivière Ottawa, au nord de l'île de Montréal; d'une eau tranquille sur une longueur de quinze milles, toute parsemée d'îlots.
MILLE-ISLES; seigneurie, Deux-Montagnes et Terrebonne.

MILLE-VACHES; baie, Saguenay; traduction d'un nom sauvage signifiant "endroit où il y a des vaches marines." Autrefois ces animaux frequentaient cet endroit par milliers; aujourd'hui on les y voit rarement.
MILLE-VACHES; village, Saguenay.

MILLFIELD; village, Mégantic; d'après les moulins de Thomas McKenzie, premier maître de poste.

MILL; ruisseau, et MILL STREAM, village, Bonaventure; descriptif.

MILNIKEK; rivière, Bonaventure; nom sauvage signifiant "où il y a beaucoup de baies."
MILNIKEK; township, Bonaventure.

MILOT; village, St-Maurice; d'après Noé Milot, premier maître de poste.

MILTON; township, Shefford; probablement d'après Milton, village, Berks, Angleterre. Il y a 12 Miltons en Ecosse et 24 en Angleterre.
MILTON; village, Shefford.

MINE; baie, lac Timiskaming, Pontiac; d'après une mine de plomb et d'argent; notée par Franquelin en 1688.

MINERVE; village, et LA-MINERVE, township, Ottawa; d'après "La Minerve", un journal quotidien publié à Montréal.
MINERVE; lac, Terrebonne.

MINGAN; rivière, îles, village et seigneurie, Saguenay. Mot montagnais signifiant "loup". La seigneurie fut concédée en 1661 à François Bissot; les îles furent concédées en 1679 à Jacques de Lalande et Louis Jolliet.

MINOMING; lac, rivière Gatineau, Ottawa; mot algonquin signifiant "où il y a de beaux bleuets."

MIRON; village, Pontiac; d'après Joseph Miron, premier maître de poste.

MISÈRE; village, Charlevoix; probablement parce que les premiers colons endurèrent de grandes privations en ouvrant leurs terres.

MISHOMIS; lac, Pontiac; d'un mot algonquin signifiant "grand'père."

MISKITTENAU; lac, rivière Rupert, Mistassini; du mot sauvage, *miskotinau* "montagne rouge".

MISKWACHUAN; lac, Saguenay; nom sauvage signifiant "où se trouvent les ours."

MISSISQUOI; baie, lac Champlain; probablement du mot abenaquis *mesipskoik*, "où se trouve le silex".
MISSISQUOI; comté et rivière.

MISSISKWINI; rivière, Chicoutimi; nom sauvage signifiant "terre brisée."

MISTASSIBI; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "grande rivière."

MISTASSINI; lac; de l'algonquin *mista* "grand" et *assini*, "pierre"; ainsi nommé à cause des énormes rochers le long de la rive ouest du lac.
MISTASSINI; district.
MISTASSINI; rivière et village, Lac St-Jean.

MISTIKUS; lac, Rimouski; nom sauvage signifiant "prairie fertile."

MISTOOK; rivière, Lac St-Jean; nom montagnais signifiant "bois."

MITCHELL; ruisseau, Huntingdon; d'après Jacob Mitchell, premier colon.

MITCHELL STATION; village, Drummond; d'après le sénateur William Mitchell.

MITCHINAMEKUS; lac et rivière, sources de la Lièvre; d'un mot algonquin signifiant "truite saumonnée" ou "grosse truite."

MOE; rivière, et MOES RIVER, village, Compton; d'après un colon du nom de Moe, qui s'établit sur les bords de la rivière, il y a plusieurs années.

MOISIE; rivière, Saguenay; le père Arnaud croit que c'est le nom propre d'un sauvage qui vivait à cet endroit.
MOISIE; township, pointe, village et baie, Saguenay.

MONCOUCHE; lac, rivière Bersimis, Chicoutimi; nom montagnais signifiant "oiseau pêcheur."

MONDION; pointe, rivière Ottawa, Ottawa; probablement d'après un officier français, 1700.

MONGENAIS; village, Vaudreuil; d'après J. B. C. Mongenais, M. P. pour Vaudreuil, 1878-82.

MONIAC; île, Saguenay; d'après un canard de cette variété qui la fréquente.

MONNOIR; seigneurie, Rouville; concédée en 1708 au sieur de Ramezay et nommée par lui d'après une propriété de sa famille en France.

MONSCHIPOUI; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "rivière à l'orignal."

MONTANIER; township, Pontiac; d'après un des officiers de Montcalm, 1759.

MONTAUBAN; township et lac, Portneuf; d'après Montauban, chef-lieu du département d'Eure-et-Garonne, France.

MONTBEILLARD; township, Pontiac; d'après de Montbeillard, capitaine d'artillerie, Nouvelle-France, 1759.

MONTBRAY; township, Abitibi; d'après Montbray, Croix de St-Louis, régiment de la Reine, Nouvelle-France.

MONTCALM; comté; d'après Louis Joseph de St. Véran, Marquis de Montcalm (1712-59), commandant en chef des armées françaises de la Nouvelle-France.
MONTCALM; township, Argenteuil.
MONTCALM; village, Montcalm.

MONTEBELLO; village, Ottawa; d'après le duc de Montebello, un ami de Papineau, seigneur de l'endroit.

MONTESSON; île, Nicolet; d'après Michel le Gardeur de Montesson, qui acheta la seigneurie de Bécancour.

MONTESSON; township, Saguenay; d'après le sieur Camille Montesson, un officier de troupes, qui, en 1749, reçu une concession de pêche sur la côte nord du golfe St-Laurent.

MONTFORT; village, Argenteuil; l'orphelinat de Monfort est sous la direction des Pères de la Compagnie de Marie et des Sœurs de la Sagesse. Le village est nommé d'après Grignon de Montfort, le fondateur de ces communautés.

MONTIGNY; township et village, Ottawa; d'après T. de Montigny, qui fut recorder de Montréal.

MONT LOUIS; township, village, rivière et montagne, Gaspé; les montagnes qui marquent la limite de la vallée furent nommées d'après Louis XIV, qui régnait en France lors de la première concession.

MONTMAGNY; comté et ville; d'après M. de Montmagny, gouverneur de la Nouvelle-France, 1636-47.

MONTMINY; township, Montmagny; d'après l'abbé Montminy, curé de St-Gervais, 1849; s'intéressa à la colonisation.

MONTMORENCY; chutes, rivière Montmorency, Québec; nom donné par Champlain en 1603, en l'honneur d'Henri II, duc de Montmorency (1595-1632), maréchal de France et vice-roi de la Nouvelle-France.
MONTMORENCY; comté.
MONTMORENCY; rivière, Montmorency et Québec.
MONTMORENCY VILLAGE et MONTMORENCY FALLS, Québec, et MONTMORENCY EAST, Montmorency, villages.

MONTPELLIER; village, Ottawa; d'après Louis Montpellier, maître de poste.

MONTRÉAL; île, fleuve St-Laurent, et ville; du nom donné par Cartier, 1535, à la montagne sur l'île Mont Royal, qu'elle porte encore. La ville porta d'abord le nom de Ville-Marie.

MONTS, DES; pointe, fleuve St-Laurent, Saguenay; appelée d'abord "des Monts pelés" parce que le rocher était nu de toute végétation.

MONTS, DES; rivière, Gaspé; parce qu'elle coule des montagnes Notre-Dame.

MONTS, DE; township, Saguenay; d'après Pierre du Guast, sieur de Monts, 5ième lieutenant-général de la Nouvelle-France.

MOOSE; lac, Pontiac; nommé par les sauvages quand il était un endroit favori pour la chasse à l'orignal (moose).

MORAN; île, rivière Nicolet, Nicolet; d'après le sieur Moran, qui en eut le fief en 1672.

MOREAU; township, Ottawa; d'après Mgr Moreau, évêque catholique de St-Hyacinthe.

MOREHEAD; village, Pontiac; d'après Mme William Clarke, dont le nom de fille était Morehead.

MORICIÈRE; lac, Ottawa; d'après le général de la Moricière, commandant des troupes pontificales.

MORIN; ruisseau, Gaspé; d'après un colon du voisinage.

MORIN; village, Bellechasse; d'après l'hon. Auguste Norbert Morin, commissaire des Terres de la Couronne, 1842-43; Orateur, 1848-51; secrétaire provincial dans l'administration Hincks-Morin, 1851-53, et commissaire des Terres, 1853-55; juge de la Cour Supérieure du Bas-Canada, 1855.
MORIN; township et lac, Terrebonne.
MORIN; lac, Argenteuil.
MORIN FLATS; village, Argenteuil.

MORTAGNE; township, Pontiac; d'après une ville du département de l'Orne, France.

MOSQUITO; lac, Saguenay; nommé par Hind, 1861, à cause du nombre extraordinaire de moustiques (moskitoes.)

MOTTE; township, Abitibi et Pontiac; d'après la Motte, Croix de St-Louis, régiment de Béarn, Nouvelle-France.

MOULIN-BASINET; village, Joliette; d'après Charles Basinet, propriétaire de moulins dans le voisinage.

MOULIN-A-BAUDE; rivière et baie, Saguenay; ce nom apparaît sur la carte de Champlain; dérivation inconnue.

MOULIN-CANTIN; village, Arthabaska; d'après A. Cantin, maître de poste.

MOULIN-CHAURETTE; village, St-Maurice; d'après le premier maître de poste, propriétaire d'un moulin.

MOULIN-DUBOIS; village, Drummond; d'après une famille Dubois, premiers colons.

MOULIN-FONTAINE; village, Wolfe; d'après J. R. Fontaine, propriétaire d'un moulin.

MOULIN-LACROIX; village, Montcalm; d'après Joseph Lacroix, maître de poste et propriétaire d'une scierie.

MOULIN-MIGNAULT; village, Rimouski; d'après Odilon Mignault, maître de poste et propriétaire de moulin.

MOULIN-TARDIF; village, Wolfe; d'après Xavier Tardif, premier maître de poste.

MOULIN-VALLIÈRE; village, Montmorency; d'après Albert Vallière, maître de poste et propriétaire de moulin.

MONT-CARMEL; village, Kamouraska; biblique; une chaîne de montagnes de Palestine, qui se détache des montagnes de Samarie.

MOUNT JOHNSON; village et montagne, Iberville; partie d'une concession du gouvernement impérial à Sir John Johnson, pour services rendus pendant la guerre américaine.

MOUNT MURRAY; seigneurie et village, Charlevoix; d'après le général James Murray, gouverneur de Québec, 1760-64; gouverneur-général, 1764-66. Murray concéda la seigneurie au lieut. Fraser, 17 avril 1762.

MOUNT OSCAR; village, Vaudreuil; nommé par J. B. Mongenais, d'après son petit-fils, Oscar McDonell.

MOUSSEAU; township, Montcalm; d'après l'hon. J. A. Mousseau (1838-86); premier-ministre de Québec, 1882; président du Conseil-Privé, 1880-81; secrétaire d'Etat, 1881-82.

MULDOON; village, Pontiac; d'après J. J. Muldoon, premier maître de poste.

MULGRAVE; township, Ottawa; d'après Henry (Phipps) 1er comte de Mulgrave (1755-1831). Secrétaire des Affaires Etrangères, 1805-06; premier lord de l'Amirauté, 1807-10. Ou d'après Constantine Henry (Phipps) 2me comte de Mulgrave et 3ième marquis de Normanby (1797-1863); M.P., 1818-20 et 1822-30; secrétaire d'Etat pour les Colonies, 1839; Secrétaire de l'Intérieur, 1839-41; ambassadeur à Paris, 1846-52.

MURRAY BAY; seigneurie, Charlevoix; d'après le général Murray, gouverneur de Québec, 1760-64, et gouverneur-général, 1764-66; concéda la seigneurie en capitaine Nairn le 27 avril 1762.
MURRAY; baie, et MURRAY BAY, village, Charlevoix. Voir Malbaie et Mount Murray.

MUSKWARO; pointe, rivière et township, Saguenay; nom sauvage signifiant "queue d'ours."

MUSSELYVILLE; village, Bonaventure; d'après le Rév. H. J. Mussely, quelque temps curé de la localité.

NABESIPI; rivière, Saguenay; nom montagnais, signifiant "rivière mâle" Il y a une saison pendant laquelle les oiseaux aquatiques mâles se séparent des femelles.

NACHIKOPI; lac, Saguenay; nom montagnais signifiant "rivière aux oies."

NAIRN; lac, Charlevoix; d'après le major Nairn, seigneur de Murray Bay, présent au siège de Québec, 1775. Voir Murray Bay.

NAJWALWANK; lac, rivière Bostonnais, Québec; nom sauvage signifiant "lac à l'intérieur du pays."

NAKISKASAGAMA; lac, rivière Ouiatchuan, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "petit lac des cèdres."

NAMEGOS; lac, rivière Shoshokwan, Montcalm; nom sauvage signifiant "truite."

NAMEWAJA; lac, élargissement de la rivière Ottawa, Pontiac; d'un mot algonquin signifiant "baie à l'esturgeon".

NAMUR; village, Ottawa; d'après Namur, ville de Belgique; colonisé par des Belges en 1872.

NANCY; village, Maskinongé; d'après Mgr Forbin Janson, évêque de Nancy, France, qui prêcha à cet endroit au commencement du 19ième siècle.

NANTEL; lac, et LAC-NANTEL village, Terrebonne; d'après Pierre Nantel, un fameux chasseur qui vivait au lac Minerve.

NANTEL; township, Montcalm; d'après l'hon. G. A. Nantel, commissaire des Travaux Publics, Québec, 1891-96; commissaire des Terres de la Couronne, 1896-98.

NAPIERVILLE; comté et village; d'après le lieutenant-général Napier Christie Burton, le troisième propriétaire de la seigneurie de Léry.

NATAPIJIQUE; lac, rivière Kinojevis, rivière Ottawa, Pontiac; le père Lemoine dit que c'est un dérivé de "*natapijik-kwe*, "où l'on chasse le bison." Ceci doit être une erreur, car les sauvages de la rivière Ottawa n'ont jamais vu et n'ont jamais entendu parler de bison

NATASHKWAN; pointe et rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "où les phoques attérissent."

NAWAPITECHIN; rivière, rivière Ottawa, Pontiac; nom sauvage pour "rivière du nord."

NEDELEC; township, Pontiac; d'après le Père Nedelec, O. M. I.

NEGRO; rivière, Stanstead; d'après une famille de nègres nommée Latton, qui s'établit là en 1804.

NEILSONVILLE; village, Québec; d'après l'hon John Neilson, (1776-1848), établi là en 1792; pendant 44 ans propriétaire-éditeur de la vieille "Québec Gazette"; en 1818, fut élu député du comté.

NELSON; township, Mégantic; d'après Horatio, Vicomte Nelson (1758-1805), tué à la bataille de Trafalgar.

NEMIKACHI; lac, bras central de la Lièvre, Maskinongé; nom montagnais signifiant "lac au hareng."

NEMISKAU; lac, rivière Rupert, Mistassini; nom sauvage *nameshjan*, "où il y a du poisson".

NEMTAYE; township et rivière, Matane; nom sauvage signifiant "pays accidenté."

NETASKUAK; lac, rivière Metabetchuan, Montmorency; nom sauvage signifiant "le confluent de trois cours d'eau". Grand lac Netascouac sur la carte régionale.

NEUVILLE; fief, Portneuf; d'après Nicolas Dupont, sieur de Neuville, troisième propriétaire; nom d'un petit hameau de la vieille province de Hainault, France. Aussi connu sous le nom de Pointe-aux-Trembles (Voir Pointe-aux-Trembles.)

NEW ARMAGH; village, Lotbinière, Voir Armagh.

NEWBOIS; village, Lotbinière; combinaison anglo-française: nouvelle forêt ou forêt neuve.

NEW-CARLISLE; village, Bonaventure; d'après la vieille ville de Carlisle, Northumberland, Angleterre, qui est un dérivé de *caergwawl* "le fort de la tranchée".

NEW ERIN; village, Huntingdon; colonisé par des Irlandais et longtemps connu sous le nom de New-Ireland; changé en le nom actuel quand fut établi le bureau de poste.

NEW GLASGOW; village, Terrebonne; d'après Glasgow, ville d'Ecosse, qui tire son nom du gaélique *glas-cau* "creux-vert". Nommé vers 1820 par Lloyd, agent de la seigneurie, qui réussit à y faire fixer plusieurs colons.

NEW IRELAND; village, Mégantic. Voir Ireland.

NEW LIVERPOOL; village, Lévis; d'après Liverpool, Angleterre, dont le nom vient probablement du gallois *llyrpool*, "l'étang de la mer".

NEW LONGUEUIL; seigneurie, Soulanges; d'après le sieur Joseph le Moyne, Chevalier de Longueuil, à qui la concession fut faite par Beauharnois et Hocquart, le 21 avril 1734; d'après Longueuil, France.

NEW MEXICO, Compton; nommé par H. L. Austin, d'après son ancienne résidence, Mexico, Maine.

NEWPORT; township, Compton; d'après Newport, île de Wight, ou Newport, Monmouthshire, Angleterre.
NEWPORT; township et pointe, Gaspé.
NEWPORT et NEWPORT POINT; villages, Gaspé.

NEW RICHMOND; township, Bonaventure; d'après Charles Lennox, 4ième duc de Richmond (1764-1819), gouverneur-général du Canada, 1818-19.

NEW RICHMOND, NEW RICHMOND CENTRE et NEW RICHMOND STATION; villages, Bonaventure.

NEW ROCKLAND; village, Richmond; d'après les carrières d'ardoise.

NEWTON; township, Vaudreuil; il y a 44 Newtons en Angleterre.

NICOLAS-RIOUX; seigneurie, Témiscouata; d'après le concessionnaire, sieur Nicolas Riou; concédée par Jonquière et Bigot, le 6 avril 1751.

NICOLET; rivière, Nicolet; d'après Jean Nicolet, le fameux interprète et explorateur. En 1609, elle fut nommée "du Pont" par Champlain, en l'honneur de son ami Pont Gravé. On ne sait exactement quand ce nom fut changé pour celui d'aujourd'hui, mais c'est avant 1672, parce qu'elle est ainsi désignée dans les concessions de cette date. Plus tard on l'a aussi appelée "Loubia" et Cressé," deux seigneurs; finalement, le nom de Nicolet a survécu.
NICOLET; comté.
NICOLET; ville, et NICOLET FALLS, village, Richmond.

NIKABAU; lac et rivière, rivière Ashuapmuchuan, Lac St-Jean. Nom sauvage "*nikaudau*" que le père Lemoine traduit par "passe inaperçu." D'autres autorités le traduisent par "marécageux," qui semble une vraie dérivation.

NIPIMENANIPI; rivière, rivière Shoshokwan, rivière Ottawa, Pontiac; nom sauvage signifiant "où il y a beaucoup d'atacas."

NIPISSIS; lac, bras est de la rivière Moisie, Saguenay; nom sauvage signifiant "petite nappe d'eau."

NISKOTEA; lac, rivière Coulonge, Pontiac; nom algonquin signifiant "où il y a une pointe de terre non boisée."

NISTOKAPONANO; rivière, Lac St-Jean; nom montagnais signifiant "rivière où trois choses sont plantées," allusion aux troix poteaux plantés par les explorateurs à l'embouchure d'un tributaire.

NIXON; lac, Saguenay; d'après le lieut. Henry Nixon, attaché à la commission qui explora le Saguenay en 1827.

NOIX; île, St-Jean; à cause de l'abondance de noix trouvées là.

NOMINING; lac, rivière et village, Ottawa; nom sauvage signifiant "peinture rouge", de l'ocre de fer trouvé là et employé par les sauvages pour se peindre le visage.

NORMANDIN; township et village, Chicoutimi; d'après Joseph Laurent Normandin, explorateur français, qui arpenta deux cents milles au nord-ouest du lac St-Jean.

NORTH CLARENDON; village, Pontiac. Voir Clarendon.

NORTH COATICOOK; village, Stanstead. Voir Coaticook.

NORTHFIELD; township, Ottawa; d'après Northfield, paroisse de Worcester, Angleterre.

NORTH GEORGETOWN; village, Beauharnois; d'après George, fils d'Alexandre Ellice, qui acheta la seigneurie en 1795.

NORTH GORE; village, Argenteuil. Voir Gore.

NORTH HAM; village, Wolfe. Voir Ham.

NORTH HATLEY; village, Stanstead. Voir Hatley

NORTH HILL; village, Compton; descriptif.

NORTH LOW; village, Ottawa. Voir Low.

NORTH ONSLOW; village, Pontiac. Voir Onslow.

NORTH PINNACLE; village, Missisquoi; de son site au nord du mont Pinnacle.

North Stanbridge; village, Missisquoi. Voir Stanbridge.

North Stoke; village, Richmond. Voir Stoke.

North Stukely; village, Shefford. Voir Stukely.

North Sutton; village, Brome. Voir Sutton.

North Timiskaming; village, Pontiac. Voir Timiskaming.

North Traverse; détroit entre l'île d'Orléans et l'île Reaux, fleuve St-Laurent; ainsi nommé parce que beaucoup de vaisseaux remontant le fleuve prennent ce chenal pour passer du sud au nord de l'île d'Orléans.

North Wakefield; village, Ottawa. Voir Wakefield.

North Wolfestown; village, Wolfe. Voir Wolfe.

Norton; ruisseau,et Norton Creek, village, Châteauguay; d'après Daniel et Ebenezer Norton, les premiers colons.

Norway; baie, et Norway Bay, village, Pontiac; à cause des pins rouges (pins de Norvège: Norway) qui poussent sur le rivage.

Notre-Dame-de-la-Salette; village, Ottawa; d'après Notre-Dame-de-la-Salette, France.

Notre-Dame-des-Bois; village, Compton; d'après une statue de la Vierge érigée sur un rocher en face de l'église catholique.

Notre-Dame-du-Laus; village et paroisse, Ottawa; d'après un fameux sanctuaire de ce nom en France.

Notre-Dame-du-Portage; village, Témiscouata; de son site à une extrémité du vieux chemin de Madawaska à la Rivière-du-Loup (chemin du Portage) tracé pendant la rebellion de 1837 pour le transport des troupes, et ainsi nommé parce que, en partie, il suivait le vieux portage de la rivière Trois-Pistoles aux eaux de la Madawaska.

Nottaway; rivière, Abitibi; d'après les Iroquois; appelée Nâdowé par les Chippawas; Nahdooways (Jones) par les Ojibwas et Nautowaig par les Ottawas (Tanner.)

Noué; de; township, Gaspé; d'après le Père Anne de Noué, missionnaire jésuite de la Nouvelle-France, 1646.

Nouvelle; township et village, Bonaventure; d'après le Père Henri Nouvel, missionnaire jésuite, venu au Canada en 1662.

Noyan; seigneurie et village, Iberville et Missisquoi; d'après le sieur Chavoy de Noyan, à qui elle fut concédée le 2 avril 1733.

Nuns; île, fleuve St-Laurent, Châteauguay; ainsi nommée parce qu'elle est la propriété des Sœurs Grises (Grey Nuns), Montréal.

Nutts Corners; village, Missisquoi; d'après David Nutt, cultivateur et premier maître de poste.

Oak Bay Mills; village, Bonaventure; ce nom a été donné à une multitude d'endroits, généralement à cause de l'abondance des chênes (oaks.)

Obaska; lac, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "enfermé par les buissons."

Obalski; township, Mistassini; d'après J. Obalski, ingénieur des mines, inspecteur des mines de Québec.

Obatagamau; lac, rivière Chibougamau, Abitibi; nom sauvage, signifiant "lac aux détroits boisés."

Obikoba; lac, rivière Lonely, lac des Quinze, Pontiac; de l'algonquin *obi-koba*, "enfermé dans les buissons".

Obistaga; rivière, Pontiac; nom sauvage signifiant "rivière contactée."

Odelltown; village, St-Jean; d'après Joshua Odell, le premier colon et citoyen influent.

O'Farrell; village, Dorchester; d'après le père John O'Farrell, curé de St-Edouard, Dorchester.

Ogaskanan; lac, rivière Kipawa, Pontiac; nom algonquin *oka-sakargan*, "lac doré".

Ogdensburg; village, Argenteuil; d'après John Ogden, premier colon.

Oka; village, Deux-Montagnes; nom sauvage signifiant "doré" à cause de l'abondance de ce poisson dans le lac des Deux-Montagnes.

Old Chelsea; village, Ottawa; d'après Chelsea, banlieue de Londres, Angleterre; dérivé de *chisel-ea*, "shingle island".

Oliva; lac, Beauce; d'après Oliva Marchand, qui se fixa sur les rives du lac vers 1840.

Oliver; village, Stanstead; d'après le docteur William Oliver, qui vient du New Hampshire et s'établit ici en 1806.

Olomanoshibo; rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "rivière à la peinture."

Olonali; lac, rivière Ottawa supérieure, Pontiac; de l'algonquin *wanonalt*, "tournant ou lac crochu".

Omatchuan; rivière, St-Maurice; nom sauvage signifiant "courant déterminé par le vent."

O'Neils Corner; village, Huntingdon; d'après le premier maître de poste.

Onslow; township, Pontiac; d'après Onslow, près de Shrewsbury, Shropshire, Angleterre. Ou d'après George (Onslow), 1er comte d'Onslow (1731-1816), lord du trésor, 1767-77.

Opasatika; lac, rivière Lonely, lac des Quinze, Pontiac; nom algonquin signifiant "entouré de peupliers."

Opatawaga; lac, lac Mattagami, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "lac du milieu", parce que situé au milieu des sept lacs formés par la Nottaway.

Opemikon; rivière, lac Timiskaming, Pontiac; nom algonquin signifiant "à côté du chemin" (suivi par les Indiens.")

Opemiska; lac, à l'ouest du lac Chibougamau, Abitibi; nom sauvage signifiant "un peu élevé."

Orford; township, et Oxford Centre, village, Sherbrooke. D'après le village d'Orford, Suffolk, Angleterre.

Orignal; cap, Rimouski; on rapporte qu'un orignal poursuivi par un chasseur a sauté de ce cap dans le fleuve.

Orléans; île, fleuve St-Laurent, Montmorency; d'après de Valois, duc d'Orléans, fils de François 1er, roi de France. Appelée par Cartier île de Bacchus, à cause de la quantité de raisins sauvages qu'il y trouva. En 1675, elle fit partie du comté de St-Laurent et fut concédée à François Berthelot, qui prit le nom de St-Laurent Pour un temps elle fut connue sous le nom de St-Laurent.

Orignaux; pointe, et Pointe-aux-Orignaux, village, Kamouraska; traduction du nom sauvage.

Ormstown; village, Châteauguay; d'après un des fils d'Alexandre Ellice, qui acheta la seigneurie de Châteauguay en 1795.

Orphan; bas-fond, golfe St-Laurent, Gaspé; à cause du nombre de ceux qui y ont perdu la vie.

Os; cap, Gaspé; des os de baleine furent trouvés au pied de la falaise formant la face du cap.

Ostaboining; lac, rivière Kipawa, Pontiac; nom sauvage. Une autorité dit qu'il signifie "pays des Sioux des rochers." (Assiniboines). Il est peu probable que les sauvages de la Kipawa aient jamais entendu parler des Assiniboines.

Osgoode; rivière, Mégantic; d'après un colon nommé Osgoode, qui s'établit sur ses rives au commencement du dix-neuvième siècle.

O'Sullivan; township, Mistassini; d'après Henry O'Sullivan, arpenteur fédéral, inspecteur des arpenteurs, Québec, petit-fils de Plamondon.

O'Sullivan; rivière, Abitibi, et lac, rivière Ottawa, Montcalm.

Otibane; lac, rivière Manuan, rivière St-Maurice, Maskinongé; nom sauvage signifiant "lac au traîneau."

Otis; township, village et lac, Chicoutimi; d'après M. Lucière Otisse, curé de l'Anse-St-Jean, Chicoutimi, en 1861.

Ouareau; lac et rivière, Montcalm; nom sauvage signifiant "lac très éloigné."

Ouelle; rivière, et Rivière Ouelle, seigneurie et village, Kamouraska; d'après un Ouel, membre de la compagnie des Cent Associés, qui s'est occupé de missions en Nouvelle-France. Peut-être d'après Réné Ouellet, qui, en 1691, épousa Angélique Lebel à la Rivière Ouelle. Sir James Le Moine dit: d'après Madame Houelle, la femme d'un contrôleur-général français; pendant qu'ils étaient en route de Québec à la Rivière Ouelle, elle et son enfant furent pris par les sauvages.

Ouiatchuan; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "rivière aux eaux claires."

Ouiatchuan; township, village et lac, Lac St-Jean.

Ouiatchuanish; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage signifiant "petite rivière limpide."

Ouimet; township, Rimouski; d'après l'hon. Gédéon Ouimet (1823-1905); premier ministre de Québec, 1873-74; surintendant de l'Instruction Publique, 1875-95; Conseiller Législatif, 1895-1905.

Outardes; lac, Nicolet; du grand nombre d'outardes qui le fréquentaient.

Outardes; pointe et rivière, Saguenay; du grand nombre d'outardes qui fréquentent la rivière le printemps et l'automne.

Outremont; ville, Hochelage; d'après "Outremont", résidence de la famille Le Bouthillier, une des principales résidences de l'ancien village. La maison était ainsi appelée parce que située de l'autre côté de la montagne.

Owls Head; montagne, Brome; porterait le nom d'un chef sauvage, mais cette dérivation paraît douteuse.

Pabos; seigneurie, rivière et village, Gaspé; un nom basque bien connu pour désigner un endroit très fréquenté par les pêcheurs de cette race.

Pachot; seigneurie, Matane; d'après le concessionnaire, le sieur François Pachot; concédée par Denonville et Champigny, le 7 janvier 1689.

Packington; township, Témiscouata; d'après Sir John Packington, secrétaire des colonies, 1852, un des promoteurs de la construction du chemin de fer Intercolonial.

Page, Le; seigneurie, Rimouski et Matane. Voir Le Page.

Painchaud; township, Kamouraska; d'après le Rév. M. Painchaud, fondateur du collège Ste-Anne-de-la-Pocatière.

Palmarolle; township, Abitibi; d'après le lieut.-col. de Palmarolle, régiment de la Sarre, Nouvelle-France.

Panet; township, Montmagny et Bellechasse, et village, Montmagny; d'après l'hon. Pierre L. Panet, membre du Conseil Exécutif du Bas-Canada, plus tard juge; m. 1812.

Papinachois; rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "rivière souriante."

Papineauville; village, Ottawa; d'après l'hon. Denis B. Papineau, fondateur du village vers 1850; fut ministre des Terres de la Couronne, 1844-48; m. 1854.

Paquette; village, Compton; d'après Flavien Paquette, citoyen éminent qui s'y établit en 1861.

Paradis; village, Lotbinière; d'après le Rév. Père Paradis, curé de la paroisse.

Parent; township, Lac St-Jean; d'après Etienne Parent pendant plusieurs années sous-secrétaire de la province et rédacteur du "Canadien"; né en 1801.

Parisville; village, et St-Jacques-de-Parisville, paroisse, Lotbinière; il y a plusieurs familles de Paris dans la ville.

Parke; township, Kamouraska; d'après Thomas Parke, arpenteur-général, 1841-45.

Pashashibu; rivière et baie, Saguenay; nom montagnais, *pishishebau*, "rocher pointu."

Paspebiac; village, Bonaventure; le Père Pacifique fait dériver ce nom du micmac *papqegipsigiag*, qui veut dire "où un creux est séparé de la baie par une pointe de sable.

Patapedia; township et rivière, Bonaventure; du micmac *ped-a-wee-gl-och*, signifiant "courant inégal ou capricieux".

Patience; île, Montmagny; Roi dit qu'en 1633, le Pére LeJeune accompagna des chasseurs indiens qui le forcèrent à rester sept jours dans l'île. Il pense que cet incident est la raison de ce nom.

Patton; township, Montmagny; d'après William Patton, marchand de bois, propriétaire de scierie à St-Thomas, Montmagny, 1845-55.

Pauline; village, Rouville; probablement un diminutif de St-Paul, l'établissement voisin qui s'appelle St-Paul d'Abbotsford.

Pause; township, Pontiac; d'après de la Pause, régiment de Guyenne, quartier-maître général de l'armée de la Nouvelle-France, en 1760.

Pearceton; village, Missisquoi; d'après Martin Pierce, premier colon, qui construisit la première scierie.

PÈLERINS; île, Kamouraska; l'abbé Bois pense qu'elles ont été nommées à cause de l'arrêt qu'y font nombre de pèlerins en route pour Ste-Anne de Beaupré.

PELLETIER; township, Lac St-Jean; d'après Sir Charles Alphonse P. Pelletier; M. P.,1869-77; ministre de l'Agriculture, 1877; sénateur, 1877,l ieutenant-gouverneur de Québec, 1908.

PEMISKA; rivière, St-Maurice; nom sauvage signifiant "rivière à avirons."

PÉNIN; rivière, Lévis; d'après un colon.

PÉNINSULE; village, Gaspé; descriptif.

PENTECÔTE; rivière, et RIVIÈRE PENTECÔTE, village, Saguenay; biblique.

PERCÉ; île, Gaspé; un rocher est "percé" d'une ouverture à travers laquelle peut passer un bateau de pêche.
PERCÉ; township et village, Gaspé.

PÉRIBONKA; rivière, Lac St-Jean; nom sauvage qui veut dire "qui passe sur le sable."

PÉRIGNY; township, Chicoutimi; d'après Paul d'Aillebout, sieur de Périgny, en 1698.

PERKINS; village, Ottawa; d'après le premier colon qui bâtit une scierie.

PERLEY; village, Pontiac; d'après W. G. Perley, de la société Perley & Pattie, marchands de bois.

PERROT; seigneurie, fleuve St-Laurent, Vaudreuil; d'après le concessionnaire, le sieur Perrot, capitaine du régiment d'Auvergne et gouverneur de l'île de Montréal; concédée par Talon le 29 octobre 1672.
PERROT; île, Vaudreuil.

PERROQUETS; île, Saguenay; d'après une variété de canards dont la tête ressemble à celle d'un perroquet.

PERRYBOROUGH; village, Compton; d'après un colon du nom de Perry.

PERTHUIS; seigneurie, Portneuf; d'après le concessionnaire Joseph Perthius, membre du Conseil Suprême; concédée par Duquesnes et Bigot, le 11 octobre 1753.
PERTHUIS; village, Portneuf.

PETAWAGAMAU; lac et rivière, rivière Gens-de-Terre, rivière Gatineau, Ottawa; nom sauvage signifiant "lac où les sons viennent de ce côté."

PETERBOROUGH; township, Maskinongé; d'après Peterborough, ville de Northampton, Angleterre.

PETIT; township, Lac St-Jean; d'après Honoré Petit, M. P. P. pour Chicoutimi et Saguenay.

PETIT-BRULÉ; village, Deux-Montagnes; une partie de la paroisse fut détruite par les feux de forêt; on l'appelle "Petit-Brûlé" par distinction avec le "Grand-Brûlé."

PETIT-CAPUCIN; rivière, Gaspé. Voir Grand-Capucin.

PETIT-CRAPAUD; village, Gaspé. Voir Gros-Crapaud.

PETITE-DÉCHARGE; rivière, Lac St-Jean; la plus petite des deux décharges par lesquelles les eaux du lac St-Jean tombent dans le Saguenay.

PETITE-MASCOUCHE; village, Terrebonne. Voir Mascouche.

PETIT-MECATINA; township, Saguenay. Voir Mécatina.

PETITS-MÉCHINS; village, Rimouski. Voir St-Edouard des Méchins.

PETITE-NATION; rivière et seigneurie, Ottawa; la rivière traversait les terrains de chasse d'une tribu d'Algonquins que les Français appelaient Petite-Nation, pour les distinguer de la Nation.

PETITE-PERIBONKA; village, Lac St-Jean. Voir Péribonka.

PETITE-SAGUENAY; rivière et village, Chicoutimi. Voir Saguenay.

PETITE-VALLÉE; village, Gaspé; de sa situation dans une petite vallée.

PETITSIKAPAU; lac, rivière Hamilton, Ashuanipi; nom montagnais signifiant "lac entouré de saules."

PEUVRET; township, Saguenay; d'après Jean-Baptiste Peuvret, sieur de Gaudarville, conseiller du roi sous Duchesneau.
PEVERIL; village, Vaudreuil; d'après le château Peveril, forteresse en ruines, dans le district de Peak, Derbyshire; mentionné dans Scott "Peveril of the Peak."

PHELYPEAUX; township et baie, golfe St-Laurent, Saguenay; d'après Louis Phelypeaux, comte de Pontchartrain, ministre de la Marine, France, 1690-99.

PHILIPSBURG; village, Missisquoi; d'après Philip Ruiter, agent pour Dunn, un propriétaire.

PIAKUAKAMITS; lac, lac St-Jean; nom sauvage signifiant "lac à eau basse."
PIASHTI; rivière et baie, Saguenay; nom sauvage signifiant "sec."

PIC; pointe, et POINTE-AU-PIC, village, Charlevoix; d'après un pic de montagne à l'embouchure de la rivière Malbaie.

PICHÉ; pointe, lac Timiskaming, Pontiac; d'après un colon.

PICKANOK; rivière, Pontiac et Ottawa; nom sauvage. Le père Lemoine croit que c'est un dérivé de *pakanak*, "noix."

PIEDMONT; village, Terrebonne; parce que situé au pied des Laurentides.

PIERRE; rivière, et RIVIÈRE-A-PIERRE, village, Portneuf; du lit rocheux de la rivière.

PIERREVILLE; seigneurie et village, Yamaska; d'après Pierre Philippe et Pierre Hertel, fils et petit-fils de Laurent Philippe, concessionnaire de la seigneurie.

PIGEON HILL; village, Missisquoi; du grand nombre de pigeons sauvages qui fréquentaient cet endroit.

PIKAPAO; rivière, rivière Moisie, Saguenay; nom sauvage signifiant "contractée."

PIKE; rivière, et PIKE RIVER, village, Missisquoi; du nombre de brochets (pike) qui abondaient dans la rivière.

PINAULT; township, Matane; d'après le col. L. F. Pinault (1852-1906), sous-ministre de la Milice.

PINNACLE; montagne, Missisquoi; descriptif.
PINNACLE; établissement, Missisquoi.
NORTH PINNACLE; village, Missisquoi.

PINTENDRE; village, Lévis; nom donné au pin blanc, très abondant ici.

PIOKABOSHI; rivière, rivière Piskatosi, rivière Gatineau, Montcalm; nom sauvage signifiant "eau peu profonde resserrée par les berges."

PIOPOLIS; village, Compton; d'après Pie IX.

PIPMAKAN; lac, Saguenay; nom montagnais signifiant "lance"; nom donné en souvenir d'une bataille entre Montagnais et Iroquois, sur une montagne dominant le lac.

PISKATOSI; lac et rivière, rivière Gatineau, Ottawa et Montcalm; nom sauvage signifiant "resserré entre les rochers."

PIUS IX ou PIE IX; lac, Ottawa; d'après le pape de ce nom.

PIZEAU; pointe, fleuve St-Laurent, Québec. Voir Puiséaux.

PLAINES D'ABRAHAM; scène de la bataille de Québec, 1759; d'après Abraham Martin, pilote du roi, qui était alors propriétaire de ce terrain.

PLAMONDON; township, Mistassini; d'après Ignace Plamondon, arpenteur sous le régime français; a fait des arpentages et des plans des possessions des Jésuites et des environs de Québec.

PLATON; pointe, Lotbinière; platon est une corruption de plateau; descriptif.

PLESSIS; township, Chicoutimi; d'après le Père Jos. Octave Plessis (1762-1825), évêque catholique de Québec, 1801.

PLESSISVILLE; village, Mégantic.

PLEURENCE; baie et rivière, Gaspé; de cris et lamentations entendus par les pêcheurs; probablement les résultats du vent ou des cris d'animaux sauvages.

PLEUREUR; cap, Gaspé; d'une petite source qui jaillit de plusieurs points comme si tout le cap était en larmes.

POHENEGAMOOK; township, village et lac, Kamouraska; nom malécite signifiant "moquerie."

POINTE-AU-BOISVERT; village, et BOISVERT, pointe, Saguenay; descriptif.

POINTE-AU-BOULEAU; village, et BOULEAU, pointe, Saguenay; à cause de la présence de beaucoup de bouleaux.

POINTE-AU-CHÊNE; village, Argenteuil; d'après une pointe qui s'avance dans la rivière Ottawa et qui était couverte de chênes.

POINTE-CLAIRE; village, et CLAIRE, pointe, Jacques-Cartier; le village est sur une étroite pointe de terre donnant des deux côtés une belle vue sur les deux baies.

POINTE-A-LA-FRÉGATE; village, et FRÉGATE, pointe, Gaspé; d'après une frégate qui y fit naufrage.

POINTE-A-LA-GARDE; village, et GARDE, pointe, Bonaventure; d'une garnison et d'une batterie établies là.

POINTE-GATINEAU; village, Ottawa; sur une pointe à l'embouchure de la rivière Gatineau. Voir Gatineau.

POINTE-AU-GOÉMAN; village, et GOÉMAN, pointe, Gaspé; des goémons jetés sur le rivage.

POINTE-AUX-ORIGNAUX; village, et ORIGNAUX, pointe, Kamouraska; traduction du nom sauvage.

POINTE-AUX-OUTARDES; village, et OUTARDES, pointe et rivière, Saguenay; du grand nombre d'outardes qui fréquentent cet endroit le printemps et l'automne.

POINTE-AU-PIC; village, Charlevoix; d'après une montagne à pic à la pointe sud-ouest de la baie, à l'embouchure de la rivière Malbaie.

POINTE-PLATON; village, et PLATON, pointe, Lotbinière; corruption de plateau; descriptif.

POINTE-ST-CHARLES; village, Jacques-Cartier; d'après Charles Le Moyne, seigneur de Longueuil.

POINTE-AUX-TREMBLES; village, et TREMBLES, pointe, Laval; nom donné par Cartier, à cause des trembles qui y étaient très nombreux.

POINTE-AUX-TREMBLES; fief et village, et TREMBLES, pointe, Portneuf; d'après les trembles du voisinage.

POINTE-DU-LAC; seigneurie et village, St-Maurice; de sa situation à l'extrémité du lac St-Pierre.

POLETTE; township, Champlain; d'après Antoine Polette, quelque temps député des Trois-Rivières, plus tard juge.

POLTIMORE; village, Ottawa; d'après Poltimore, village, Devon, Angleterre.

PONSONBY; township, Ottawa; d'après Ponsonby, paroisse de Cumberland, Angleterre; ou d'après William Ponsonby, 1er baron Ponsonby (1744-1806); M. P., 1784-1800 et 1801-06; ministre des Postes, 1784.

PONTBRIAND; township, Lac St-Jean; d'après Mgr Henri-Marie Dubreuil de Pontbriand, 6ième évêque catholique de Québec; m. 1760.

PONTBRIAND; village, Mégantic.

PONTCHARTRAIN; township, Saguenay; d'après le fort Pontchartrain, sur la baie Phelypeaux; le fort fut nommé d'après Louis Phelypeaux, comte de Pontchartrain, ministre de la Marine, France, 1690-99.

PONT-CHATEAU; village, Soulanges; d'après un pont près du bureau de poste, le mot château étant ajouté pour décrire la beauté de la structure.

PONTEFRACT; township, Pontiac; d'après Pontefract, ville et chateau, Yorkshire, Angleterre; du latin *ponten fractum*, "pont brisé".

PONTGRAVÉ; township, Saguenay; d'après le sieur François Pont-Gravé, marchand de St-Malo, lieutenant de Chauvin, lieutenant du roi au Canada.

PONTIAC; comté; d'après un chef célèbre des Indiens Ottawas, le chef dans la guerre de Pontiac; attaqua Détroit en 1763.

PONTLEROY; township, Pontiac; d'après Pontleroy, lieut.-colonel et ingénieur en chef du Canada pendant la domination française, 1760.

PONT-ROUGE; village, Portneuf; rappelle un pont rouge construit avant l'érection de la municipalité.

PONT-VIAU; village, Laval; d'après un pont qui, à cet endroit, traverse la rivière des Prairies.

POPE; township, Ottawa; d'après feu l'hon. John Henry Pope, ministre de l'Agriculture, 1878-85; ministre des Chemins de fer et Canaux, 1885-89.

PORTAGE-DU-FORT; village, Pontiac; Francis Badgley dit (1792), qu'il fut "ainsi appelé à cause d'une certaine ressemblance à un fort dans le rapide", explication dont on peut mettre en doute la justesse. Probablement y avait-il là un établissement de commerce dans les premiers jours de la colonie.

PORT-AUX-QUILLES; baie et rivière, Chicoutimi; Champlain écrivait "Equille," vieux nom français d'une espèce de poisson. Voir Quilles.

PORT DANIEL; village, Bonaventure; d'après le capitaine Daniel, contemporain de Champlain, qui fit plusieurs voyages à la Nouvelle-France.
PORT DANIEL CENTRE, PORT DANIEL EST et PORT DANIEL OUEST; villages, Bonaventure.

PORTELANCE; village, Portneuf; d'après Alfred Portelance, premier receveur des postes.

PORTLAND; township, Ottawa; d'après Portland, paroisse et péninsule, Dorset, Angleterre.

PORT LEWIS; village, Huntingdon; d'après Joshua Lewis, marchand, grâce à qui on construisit une route au St-Laurent.

PORTNEUF; township, rivière et lac, Saguenay; probablement d'après un des nombreux Portneufs en France.

PORTNEUF; rivière, Portneuf; probablement d'après Portneuf, en France, ou parce qu'il y avait à l'embouchure de la rivière un "nouveau port."

PORTNEUF; seigneurie, Portneuf; concédée, le 16 avril 1647, au sieur de la Poterie, par la Compagnie de la Nouvelle-France; le nom venant de la rivière Portneuf qui la traverse.
PORTNEUF; comté et village.

POTERIE; seigneurie et île, St-Maurice; d'après le concessionnaire, sieur Jacques Leneuf, sieur de la Poterie; concédée par la Compagnie de la Nouvelle-France, le 19 mars 1649.

POTTON; township, Brome; d'après Pottonville, Bedfordshire, Angleterre.

POULARIES; township, Abitibi; d'après le lieut.-col. Poularies, régiment de Royal-Roussillon (*q. v.*), Nouvelle-France.

POULIN; lac, et LAC-POULIN, village, Beauce; d'après le premier colon.

POUPORE; bureau de poste, Ottawa; d'après William Poupore, entrepreneur de la construction de l'écluse et du barrage dans la rivière la Lièvre, près du bureau de poste.

POWERSCOURT; bureau de poste, Huntingdon; un correspondant dit qu'il a été nommé d'après Powerscourt, Northumberland, Angleterre. Probablement d'après Powerscourt, paroisse, Wicklow, Irlande.

POEZER; rivière, Beauce; d'après le propriétaire d'un moulin à l'embouchure du ruisseau.

PREISSAC; township, Pontiac; d'après de Preissac, 1er capitaine, régiment de Berry (*q. v.*) Nouvelle-France.

PRESTON; township, Ottawa; d'après Preston, ville, Lancaster, Angleterre.

PRICE; villaage, Rimouski; d'après MM. Price, propriétaires d'une grande scierie dans le village.

PRICE; township, Beauce; d'après l'hon. J. H. Price, commissaire des Terres de la Couronne sous l'administration Baldwin-Lafontaine.

PRIEST; baie, lac Timiskaming, Pontiac; d'après la mission catholique romaine à cet endroit.

PRIEST; creek, Ottawa; Roy cite une tradition qu'un missionnaire fut tué par les Indiens et que son corps fut jeté dans ce ruisseau, mais ceci n'est pas probable.

PRIMEAUVILLE; village, Châteauguay; d'après Marc Antoine Primeau, qui fut autrefois marchand à Ste-Martine.

PRINCEVILLE; village, Arthabaska; d'après Pierre Prince, un citoyen éminent.

PRIVAS; township, Abitibi; d'après le lieut.-col de Privas, régiment de Languedoc (*q. v.*) Nouvelle-France.

PROULXVILLE; village, Champlain; d'après M. Prudent Proulx, curé de la paroisse.

PROVOST; township, Berthier; d'après le Révérend Père Provost, qui explora les sources des rivières Mattawin et l'Assomption.

PUISEAUX; pointe, Québec; d'après de Puiseaux, sieur de Montrenault, à qui elle appartenait en 1637. Le nom de la pointe est ordinairement épelé Pizeau.

PUNICHUAN; baie, lac Mistassini, Mistassini; nom indien, signifiant "où le courant arrête."

PYTONGA; lac, rivière Gatineau, Pontiac; nom indien signifiant "une étendue de sable."

QUAQUAKAMAKSIS; lac, lac St-Jean; nom montagnais, signifiant "petit lac de rouille", faisant allusion aux rochers rougeâtres en cet endroit.

QUÉBEC; ville; de l'algonquin *kebek*, signifiant un "détroit" ou "rétrécissement" parce que le fleuve est plus étroit là que partout ailleurs dans son cours. Québec (Champlain); Kébec (Lescarbot).
QUÉBEC; province et comté.

QUENET; pointe, Jacques-Cartier; d'après Jean Quenet, à qui la terre environnante fut concédée en 1678.

QUETACHU; baie, long 62° 40 W., Saguenay; nom ndien signifiant "elle se jette."

QUILLES; baie et rivière, Chicoutimi; corruption du nom donné par Champlain, viz. "Equille", une sorte de poisson.

QUINZE; rivière, rivière Ottawa, Pontiac; d'après les quinze rapides qu'elle renferme.
QUINZE; lac, rivière Ottawa, Pontiac.

QUINNVILLE; village, Ottawa; d'après James Quinn, un des premiers colons.

QUYON; village, Pontiac; un correspondant dit que c'est la prononciation anglaise du mot français "couillon." Ceci est plus que douteux et ce nom est probablement d'origine indienne.

RACINE; township, Lac St-Jean; d'après Mgr Dominique Racine, premier évêque de Chicoutimi.

RADSTOCK; village, Joliette; d'après Radstock, paroisse et ville, Somerset, Angleterre.

RADNOR; township, Champlain; d'après Radnor, comté, Galles.
RADNOR FORGES; village, Radnor, Champlain; d'après les hauts fourneaux qui y sont situés.

RAMEAU; township, Gaspé; d'après E. Rameau de St-Père, un écrivain français, ami des Canadiens et Acadiens.

RAMESAY, DE; seigneurie, Bagot; le 17 octobre 1710, Vaudreuil et Raudot concédèrent cette seigneurie au sieur Claude de Ramesay (ou Ramzay).
RAMESAY, DE; seigneurie, Joliette; concédée en 1736 à Dame Geneviève de Ramesay, veuve du sieur de Boishébert.

RAMESAY, DE; bureau de poste, Joliette.

RANDIN; île, Berthier; d'après le sieur Jean-Baptiste Randin, à qui elle fut concédée en 1672.

RANG-MATHIAS; village, Chicoutimi; d'après Mathias Tremblay, le premier colon.

RANG-ST-ACHILLE; village, Portneuf; d'après Achille, le fils de M. Bouchette, qui arpenta la seigneurie.

RAPIDE-DE-L'ORIGNAL; village et rapide, Ottawa; la tradition dit qu'un orignal, poursuivi de près par des chasseurs, s'échappa en se jetant à la nage dans les rapides.

RAT; rivière, et RIVIÈRE-AU-RAT, village, St-Maurice; d'après les nombreux rats musqués dans la rivière.

RAUDOT; township, Témiscouata; d'après Jacques et Antoine Raudot, intendants conjoints de la Nouvelle-France, 1705-12.

RAWDON; township et village, Montcalm; d'après Lord Francis Rawdon, Marquis d'Hastings (1754-1826). Ou d'après Rawdon, ville, Yorkshire, Angleterre.

REAUX; île, Montmorency; peut-être d'après M. Ruaux, un "pieux personnage qui s'était donné au commandeur Brulart de Sillery."

REBOURS; rivière, Gaspé; probablement parce que l'eau remonte à un coude près de sa source.

RECTORY HILL; village, Mégantic; d'après la première église anglicane et presbytère, construits vers 1845.

REEDS MINES; village, Mégantic; d'après le Dr James Reeds, propriétaire de mine.

REEDS STATION; village, Portneuf; d'après N. J. Reed, gérant de la St-Maurice Lumber Co.

REEDSVILLE; village, Compton; d'après T. V. Reed, propriétaire de scierie.

RENARD; rivière, Gaspé; probablement parce que le pays aux environs était rempli de renards.

RENAUD; village, Deux-Montagnes; d'après Théophile Renaud, receveur des postes.

REPENTIGNY; village, l'Assomption; d'après Pierre le Gardeur de Repentigny, concessionnaire de la seigneurie, le 16 avril 1647.

RESTIGOUCHE; rivière, Bonaventure; du "micmac *lust-a-gooch* signifiant inconnu. On l'a traduit diversement par rivière à cinq branches, rivière se divisant comme la main, grande rivière, rivière large, et rivière de la longue guerre, ce dernier nom par allusion à la guerre traditionnelle entre les Micmacs et les Mohawks. Vu qu'elle a le même nom micmac qui la Miramichi, celui-ci décrit sans doute une particularité qui leur est commune ainsi que peut-être à de très grands embranchements". (Ganong.)
RESTIGOUCHE; bureau de poste, Bonaventure.

RHODES; township, Québec; d'après le lieutenant-col. W. Rhodes, commissaire d'agriculture, à Québec, sous l'administration Mercier.

RICEBURG; village, Missisquoi; d'après H. W. Rice, propriétaire d'une fonderie.

RICHARDSON; township, Mistassini; d'après James Richardson, géologue de l'arpentage géologique; fit des arpentages géologiques et topographiques dans le nord de Québec et ailleurs.

RICHELIEU; rivière, dans le sud de Québec; d'après Armand Jean du Plessis, Cardinal et duc de Richelieu (1585-1642), célèbre homme d'Etat; fut le ministre principal de Louis XIII de France, 1624-42. Champlain le nomma d'abord "la rivière des Iroquois," sachant qu'elle avait été la route de cette tribu.
RICHELIEU; comté.
RICHELIEU; village, Rouville.
RICHELIEU; île et rapides, Lotbinière.

RICHMOND; comté; d'après Charles Lennox, 4ième duc de Richmond (1764-1819); gouverneur-général du Canada, 1818-19.
RICHMOND; township, Bonaventure.
RICHMOND; village, Richmond.

RIDGE; pointe, Saguenay; nom descriptif.

RIGAUD; seigneurie, Vaudreuil; d'après les concessionnaires Pierre François Rigaud, major dans la marine, et Pierre Rigaud, seigneur de Cavagnal (fils du marquis de Vaudreuil); concédée par Beauharnois et Hocquart, le 29 octobre 1732.
RIGAUD; ville et rivière, Vaudreuil.

RIMOUSKI; rivière, nom (Micmac) indien signifiant "chenil" ou "habitation des chiens."
RIMOUSKI; comté, ville et seigneurie.

RIPON; township et village, Ottawa; probablement d'après Frederick John Robinson, premier comte de Ripon (1782-1859). Premier ministre de la Grande-Bretagne, 1827-8; secrétaire pour les colonies en 1830; créé comte de Ripon en 1833. Ou d'après Ripon, ville cathédrale, Yorkshire, Angleterre.

RISBOROUGH; township, Beauce; d'après Monks Risbo-, rough ou Princess Risbourough, villes, Buckingham, Angleterre.

RIVARD CORNER; village, Compton; d'après un résident, Joseph H. Rivard.

RIVERFIELD; village, Châteauguay, descriptif; un champ à côté de la rivière.

RIVER GILBERT; village, Beauce. Voir Gilbert.

RIVIÈRE-A-CLAUDE; village, et CLAUDE, rivière, Gaspé; d'après le grand nombre de martin-pêcheurs trouvés le long de la rivière.

RIVIÈRE-A-PIERRE; village, et PIERRE, rivière, Portneuf; d'après un ruisseau coulant sur un lit rocheux.

RIVIÈRE-AU-RAT; village, Champlain. Voir Rat.

RIVIÈRE-DES-PRAIRIES; rivière et village, Laval. Voir Prairies (dans l'addenda.)

RIVIÈRE-DU-MOULIN; village, Chicoutimi; d'après des moulins maintenant la propriété des MM. Price.

RIVIÈRE-DU-LOUP-EN-BAS; village et rivière, Témiscouata, probablement d'après le grand nombre de loups qui l'infestaient dans les premiers temps. Voir Loup.
RIVIÈRE-DU-LOUP-EN-HAUT; village et rivière, Maskinongé.

RIVIÈRE-GENTILLY; village, Nicolet. Voir Gentilly.

RIVIÈRE-MATTAWIN; village, Charlevoix. Voir Mattawin

Rivière-Mailloux; village, Charlevoix. Voir Mailloux.

Rivière-Mekinak; village, Champlain. Voir Mekinak.

Rivière-Ouelle; village, seigneurie et rivière, Kamouraska. Voir Ouelle.

Rivière-Trois-Pistoles; village, Témiscouata. Voir Trois-Pistoles.

Rivington; village, Argenteuil; d'après sa situation sur les rives de la rivière Rouge.

Robertson Station; village, Mégantic; d'après l'hon. J. G. Robertson, qui, lorsque le village fut fondé, était président du chemin de fer Québec Central; il fut trésorier de la Province de Québec, 1869-87.
Robertson; township, Ottawa.

Roberval; township et village, Lac St-Jean; d'après Jean François de la Roque, sieur de Roberval, premier vice-roi de la Nouvelle-France.

Robidoux; township, Bonaventure; d'après J. E. Robidoux, juge de la Cour Supérieure, Québec; M. P. P. pour Châteauguay, 1884-92 et 1897-1900.

Robinson; township, Témiscouata; d'après le capitaine W. Robinson, R. E.; fit l'arpentage de la ligne frontière entre le Canada et les Etats-Unis et entre Québec et le Nouveau-Brunswick.

Robitaille; township, Témiscouata; d'après l'hon. Théodore Robitaille, lieut.-gouverneur de Québec, 1879-84.
Robitaille; village, Bonaventure.

Robson; bureau de poste, Drummond; d'après le Rév. Herbert Robson, l'un des premiers missionnaires catholiques romains de Kingsey.

Rocher Capitaine; rapide, rivière Ottawa; d'après une grande île rocheuse au milieu de la pente.

Rochelle; village, Stafford; probablement d'après La Rochelle, port de mer fortifié en France.

Rocher-de-la-Chapelle; village, Montmagny; d'après une chapelle construite sur le rocher il y a cent ans, mais qui n'existe plus.

Rochon; township, Ottawa; d'après Afred Rochon, juge de la Cour supérieure, Québec; M.P.P. pour Ottawa, 1887-92.

Rockburn; village, Huntingdon; descriptif de sa position sur les bords d'un ruisseau rocheux ((burn.)

Rock Forest; village, Sherbrooke; ainsi nommé parce que les bords rocheux de la rivière Magon sont boisés.

Rock Island; village, Stanstead; le village est sur une île rocheuse dans la rivière.

Rocmont; township, Portneuf; d'après Claude de Roquemont, sieur de Brisay, membre de la Compagnie des Cent Associés.

Rolette; township, Montmagny et Bellechasse; d'après le Lieut Prov. Charles Frédéric Rolette, M. R. (1783-1831); était à la bataille du Nil et Trafalgar; captura le *Cayahoga*, 1812; était à Frenchtown et à Put-in-Bay (dépêches.)

Romaine; rivière, Saguenay; une forme corrompue du nom indien *oloman* signifiant "peinture."

Roquemaure; township, Abitibi; d'après de Roquemaure, brigadier du régiment de la Reine.

Roquetaillade; fief, Nicolet; d'après le concessionnaire Pierre Godefroy, sieur de Rocquetaillade; concédé par Frontenac, 22 avril 1675.

Rosalie; île, Ottawa; d'après Rosalie Chevrier, femme de Joseph Papineau, seigneur de Petite-Nation.

Rosenberg; village, Missisquoi; d'après Daniel Rosenberg, receveur des postes.

Rosiers; cap, Gaspé; d'après les rosiers sauvages qu'on trouvait anciennement sur la côte. Voir Cap-des-Rosiers.

Ross; township, lac St-Jean; d'après l'hon. John J. Ross, premier ministre de Québec, 1884-87.

Ross Mills; village, Lévis; d'après feu W. G. Ross, de Montréal, propriétaire de moulin.

Rouge; île, Saguenay; nommée par Champlain, d'après la couleur de son sol.

Rouge; lac, Maskinongé; d'après la couleur de l'eau.

Rouge; cap, Gaspé; d'après la couleur rouge de la roche.
Rouge; cap, et Cap-Rouge, village et rivière, Québec.

Rouge; rivière, Rimouski; d'après des rochers rouges dans le fond, qui donnent une apparence rougeâtre à l'eau dans cette partie de la rivière.

Rougemont Station; village, Rouville; d'après le cap. de Rougemont, commandant au fort Ste-Thérèse en 1666.

Rouillard; township, Témiscouata; d'après le missionnaire Récollet Amable Ambroise Rouillard, qui travailla à Rimouski et Trois-Pistoles pendant 33 ans.

Rousseau Mills; village, Portneuf; d'après J.A. Rousseau, M. P. pour Champlain.

Rouville; seigneurie, Rouville; d'après le concessionnaire Jean-Baptiste Hertel, sieur de Rouville; concédée par Frontenac et Bochart, 18 janvier 1694.
Rouville; comté et St-Jean-Baptiste-de-Rouville, village.

Roux; township, Bellechasse; d'après l'abbé Jean Henri Augustin Roux, supérieur du collège St-Sulpice, Montréal.

Rouyn; township, Pontiac; d'après de Rouyn, Croix de St-Louis, régiment de Royal Roussillon, Nouvelle-France, 1759.

Roxham; village, St-Jean; d'après Roxham, Norfolk, Angleterre.

Roxton; township, Shefford; d'après Roxton, village Bedfordshire, Angleterre.
Roxton East, Roxton Falls et Roxton Pond, villages, Shefford.

Roy; township, Mistassini; d'après l'hon. R. Roy, secrétaire de la Province de Québec, pendant quelque temps.

Royal-Roussillon; township, Abitibi; d'après le régiment Royal-Roussillon; faisait partie des forces de Montcalm dans la bataille des Plaines.

Royer; township, Saguenay; d'après le Rév. Père Royer, O. M. I., supérieur, résidence d'Ottawa, 1867.

Ruisseau-a-l'Eau-Chaude; village et ruisseau, Dorchester; comme une partie du ruisseau ne gèle pas en hiver, un brouillard ressemblant à de la vapeur s'élève de la surface non gelée quand il fait froid.

Ruisseau-Le-Blanc; village, Bonaventure; d'après Le-Blanc, un des premiers colons.

Ruisseau-St-Georges; paroisse et village, Montcalm; d'après le creek St-George, qui est le patron de l'Angleterre.

Runnymede; village, Bonaventure; d'après Runnymede, prairie sur la rive droite de la Tamise, Surrey, Angleterre, ce qui signifie "la prairie du conseil"; célèbre dans l'histoire d'Angleterre comme étant la place où les barons forcèrent le roi Jean de signer la Grande Charte.

Rupert; fort et rivière, Mistassini; d'après Rupert, prince du Palatinat (1619-82), neveu de Charles 1er; célèbre dans la guerre civile d'Angleterre comme chef de cavalerie; premier gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, 1670-82.

Russeltown; village, Châteauguay; d'après un des fils d'Alexandre Ellice, qui acheta la seigneurie de Châteauguay en 1795.

Ryanville; bureau de poste, Ottawa; les Ryans sont en majorité dans la localité.

Sabrevois; seigneurie, Iberville; concédée le 1er novembre 1750, par Jonquière et Bigot, au sieur de Sabrevois.
Sabrevois; village, Iberville.

St-Adalbert; paroisse, l'Islet; d'après Adalbert Blanchet, curé de St-Pamphile, qui s'intéressa à la fondation de la paroisse.

Ste-Adèle; village, Terrebonne; d'après Adèle Raymond, femme de l'hon. A. N. Morin.

St-Adelphe; village, Champlain; d'après Adelphe Dupuis, curé de Ste-Anne-de-la-Pérade, qui planta ici la première croix pour indiquer l'emplacement de l'église.

Ste-Agathe; paroisse et village, Lotbinière; les premiers colons étaient Irlandais et la paroisse fut probablement nommée d'après leur église patronale à Rome.
Ste-Agathe East; village, Lotbinière.

St-Aimé; village, Richelieu; d'après Aimé Massue, qui donna le terrain sur lequel l'église, le collège et le couvent furent construits.

St-Alban; village, Gaspé; d'après Alban Bond, le premier colon.

St-Alexandre; village, Kamouraska; d'après Mgr Alexandre Antonin Taché, archevêque catholique romain de St-Boniface, Man.

St-Alexandre; paroisse, Iberville; touche à la paroisse St-Athanase; Athanase succéda à Alexandre comme évêque d'Alexandrie.

St-Alexis-de-la-Grande-Baie; paroisse, Chicoutimi; d'après Alexis Tremblay, un des premiers colons.

St-Alexis-des-Monts; village, Maskinongé; d'après Alexis Boulanger, qui donna le terrain sur lequel l'église est construite.

St-Ambroise; paroisse, Chicoutimi; d'après M. Ambroise Fafard, curé de la Baie St-Paul, qui aida à former cette paroisse.

St-Ambroise-de-la-Jeune-Lorette; paroisse, Québec; contiguë à la paroisse St-Charles-Borromée. St-Charles-Borrommée succéda à St-Ambroise au siège de Milan. Voir Lorette.

St-André-Avellin; village, Ottawa; d'après André Trudeau , arpenteur, neveu de Joseph Papineau, seigneur de Petite Nation. Trudeau arpenta la partie de la seigneurie qui forma St-André-Avellin.

St-André-de-l'Epouvanté; paroisse, lac St-Jean; les premières personnes qui ont visité cet endroit en firent de grands éloges, ceux qui vinrent après furent désappointés ou effrayés (épouvanté) de son apparence. St-André, d'après André Néron, le premier colon.

St-André-de-Restigouche; bureau de poste, Bonaventure; d'après Mgr André Albert Blais, évêque catholique romain de Rimouski.

Ste-Angèle-de-Laval; village, Nicolet; d'après Mgr Laval, premier évêque de Québec. Voir Laval.

Ste-Angèle-de-Rimouski; village, Matane; d'après Angèle Drapeau, qui posséda jadis la seigneurie et s'intéressa à la mission établie en cet endroit.

Ste-Angèle-de-St-Malo; paroisse, Québec; d'après St-Malo, France, le port d'où Jacques Cartier fit voile.

Ste-Angélique-de-Papineauville; paroisse, Ottawa; d'après Madame Denis B. Papineau, née Angélique Cornu. Voir Papineauville.

Ste-Anne-de-Bellevue; ville, Jacques-Cartier; Louis et Gabriel de Berthé reçurent une concession ici en 1672, et l'appelèrent Bellevue à cause de l'apparence de l'endroit. Le nom de la paroisse fut changé de St-Louis en Ste-Anne vers 1715, à la demande du Rév. M. de Bresley, comme actions de grâces pour ce qu'il considérait être un sauvetage miraculeux alors qu'il revenait de la mission indienne à l'île aux Tortues, et qu'il attribua à Ste-Anne.

Ste-Anne-de-Beaupré; bureau de poste, village, Montmorency; descriptif, beau pré.

Ste-Anne-de-la-Pérade; village, Champlain; d'après le premier seigneur, François Xavier Tarieu de Lanaudière, sieur de la Pérade.

Ste-Anne-de-la-Pocatière; village et seigneurie, Kamouraska; d'après Marie-Anne Juchereau, veuve de la Pocatière, concessionnaire de la seigneurie. Concédée par Talon, le 19 oct. 1672.

Ste-Anne-des-Monts; village, Gaspé; Ste-Anne, d'après Ste-Anne-de-la-Pocatière, de laquelle paroisse est venu le premier colon, et des Monts d'après les monts Notre-Dame, où la rivière prend sa source.

St-Antoine-de-Charlevoix; bureau de poste, Charlevoix; d'après Antoine Parent, du séminaire de Québec.

St-Antoine-de-Contrecoeur; paroisse, Verchères; d'après le sieur Antoine Pecaudy, seigneur de Contrecœur (*q. v.*)

St-Antoine-de-Lotbinière; village, Lotbinière; anciennement St-Antoine-de-Tilly (*q. v.*). Voir Lotbinière.

St-Antoine-de-Tilly; paroisse, Lotbinière; d'après Pierre Noel le Gardeur de Tilly, qui acheta la seigneurie, le 31 oct. 1700, de son frère Claude Sébastien de Villiers.

St-Antoine-de-Padua; lac, Ottawa; nommé par le recorder Antoine Testard de Montigny, Montréal, d'après son saint patron.

St-Antonin; village, Témiscouata; d'après Mgr Alexandre Antonin Taché, archevêque de St-Boniface, Man.

St-Arsène; village, Témiscouata; d'après Arsène Mayrand, qui était curé de St-Zéphirin, quand cette paroisse fut érigée vers 1848.

St-Aubert; village, l'Islet; d'après Philippe Aubert de Gaspé, premier seigneur de St-Jean-Port-Joli.

St-Augustin; village, Portneuf; la seigneurie de Desmaures est appelée quelquefois St-Augustin et est supposée avoir

été placée sous la protection de ce saint en l'honneur d'Augustin Saffray de Mésy, gouverneur de la Nouvelle-France.

St-Barnabé; île, Rimouski; probablement ainsi appelée parce que Champlain la vit la première fois le 11 juin, fête de St-Barnabé.

St-Barnabé; seigneurie, Rimouski; d'après le sieur le Page de St-Barnabé, à qui elle fut concédée en 1751.

St-Benjamin; bureau de poste, Dorchester; d'après M. Benjamin Demers, anciennement curé de St-François-de-Beauce.

St-Bernard-de-Dorchester; village, Dorchester; d'après Mgr Bernard Claude Panet.

Ste-Brigide-d'Iberville; village, Iberville; nommé à la demande des habitants Irlandais en l'honneur de St-Brigide, patronne de l'Irlande.

Ste-Brigide-des-Saults; paroisse et village, Nicolet.

St-Bruno; village, Chambly; d'après une famille du nom de Bruneau qui vivait là.

St-Bruno-de-Guigues; paroisse, Pontiac; d'après le premier missionnaire Oblat qui évangélisa les Indiens. Voir Guigues.

St-Bruno, lac St-Jean; bureau de poste, lac St-Jean; d'après M. Bruno E. Leclerc, curé de Notre-Dame d'Hébertville quand la paroisse fut fondée.

St-Calixte-de-Somerset; paroisse, Mégantic; d'après Calixte Marquis, un des premiers missionnaires dans les Cantons de l'Est.

St-Camille-de-Bellechasse; bureau de poste, Bellechasse; d'après M. Camille Brocher, curé de St-Denis de Kamouraska, anciennement curé de St-Magloire et aussi de St-Camille.

St-Canut; village, Deux-Montagnes; probablement d'après Canut, (1994-1035), roi d'Angleterre, de Danemark et de Norvège.

St-Casimir; village, Portneuf; d'après Casimir Dury, notaire de Ste-Anne-de-la-Pérade; il souscrivit généreusement les fonds pour l'érection de l'église.

St-Charles; rivière, Québec; appelée par Cartier, Ste-Croix, parce qu'il y arriva le 14 septembre (jour de la fête de la Sainte-Croix). Appelée St-Charles d'après Charles des Boues, grand vicaire de Pontoise, qui avait aidé l'école indienne.

St-Charles; pointe, Jacques-Cartier. Voir Pointe St-Charles.

St-Charles; lac, Québec; d'après Charles Denis de Vitré, qui, en 1686, céda aux Jésuites le lac et une lisière de trois milles autour de celui-ci.

St-Charles; bureau de poste, Bellechasse; d'après Charles Couillard, seigneurie de Beaumont, qui donna le terrain pour l'église.

St-Charles-Borromée; paroisse, Chicoutimi; d'après le Rév. M. Charles Richard, Ste-Sophie-de-Halifax, jadis missionnaire à St-Charles-Borromée.

St-Christophe; île, Trois-Rivières; d'après Christophe, boulanger, établi aux Trois-Rivières vers 1639.

St-Claude; cap, Lévis; d'après Claude Manque, notaire, qui acheta les terre du voisinage de ce cap en 1677.

St-Clément; paroisse, Beauharnois; formée en 1820 et nommée d'après M. Pierre Clément, premier curé de la mission.

St-Clément-de-Viauville; paroisse, Hochelaga; Viauville, d'après Charles Théodore Viau, un résident.

Ste-Clotilde-de-Chateauguay; village et paroisse. Châteauguay; Ste-Clotilde touche à St-Rémi; en 496, St-Rémi, archevêque de Reims, baptisa Clovis, le mari de Clotilde.

St-Columban; village, Deux-Montagnes; colonisé par les Irlandais, 1837, et nommé d'après St. Columban (543-615), un missionnaire Irlandais en France.

St-Côme; village, Joliette; d'après le Rév. Jean F. Brisson de St-Côme, un des premiers missionnaires; tué en 1707.

St-Constant; village, Laprairie; d'après Constant Cartier.

Ste. Cunégonde; quartier, Montréal; contigu à St-Henri et nommé d'après la femme de St-Henri.

St-Cuthbert; village, Berthier; probablement d'après le seigneur James Cuthbert, qui, en 1777-78, acheta les seigneuries de la Noraye et d'Autray; il donna le terrain pour l'église.

St-Cyprien; village, Témiscouata; d'après le Rév. Cyprien Gagné, prêtre de St. Paul de la Croix.

St-Cyriac; village, Chicoutimi; d'après un vieux Montagnais, nommé Cyriac, le premier habitant de la paroisse.

St-Cyrille-de-Wendover; village, Drummond; d'après Cyrille Brassard, fermier, un des premiers colons dans la paroisse.

St-Damase; village, St-Hyacinthe; d'après M. Damase Morisset, curé de la paroisse de la Présentation.

St-Damase-des-Aulnaies; village, l'Islet; d'après Damase Ouellet, dans la maison duquel les cérémonies religieuses étaient accomplies avant la formation de la paroisse. Voir Aulnaies.

St-Damase-de-Rimouski; village, Rimouski; d'après M. Damase Morisset, curé de Notre-Dame-de-l'Assomption.

St-David-de-Lauberivière; paroisse, Lévis; St-David, d'après David Déziel, premier curé; et d'après Mgr Lauberivière, cinquième évêque catholique romain de Québec.

St-Denis; fief, et St-Denis-de-la-Bouteillerie, village, Kamouraska; fief concédé par Frontenac, le 12 mai 1679, à Nicolas Juchereau de St-Denis, pour et en faveur de son fils Joseph Juchereau.

St-Denis; seigneurie, St-Hyacinthe; d'après Barbe Denis, femme de Louis de Gannes, sieur de Falaize, à qui la seigneurie fut concédée le 20 sept. 1694.

St-Denis-de-Richelieu; village, St-Hyacinthe.

St-Désiré-du-Lac-Noir; paroisse, Mégantic; d'après M. Désiré Jobin, premier missionnaire au Lac Noir.

St-Dominique Station; village, Soulanges; d'après le col. Dominique Longueuil.

St-Donat; village, Rimouski; St-Donat est un anagramme de Nadeau, nom du premier curé de St-Donat.

St-Dunstan-du-Lac-Beauport; paroisse, Québec; nommée d'après St-Dunstan, archevêque de Canterbéry, parce qu'elle fut d'abord colonisée par les Anglais et les Irlandais.

St-Edmond-de-Berthier; village, Berthier; d'après M. Edmond Moreau, curé de St-Barthélémy lorsque la paroisse fut formée.

St-Edouard; paroisse, Lotbinière; d'après M. Edouard Faucher, curé de Lotbinière, fondateur de la paroisse.

Ste-Elizabeth; village et bureau de poste, Joliette; d'après Elizabeth, mère de Jean-Baptiste; comme les deux hommes qui donnèrent le terrain pour l'église s'appelaient chacun Jean-Baptiste.

St-Elie; village, St-Maurice; d'après le Rév. J. Elie Sirois, premier missionnaire de St-Elie.

St-Eloi; village, Témiscouata; d'après le Rév. Eloi Rioux, seigneur de Trois-Pistoles.

St-Elphège; village, Yamaska; d'après Mgr Elphège Gravel, premier évêque de Nicolet.

St-Elzéar; village, Beauce; d'après le seigneur Elzéar Duchesnay.

St-Ephrem-de-Tring; village, Beauce; d'après Ephrem Poulx, notaire, qui donna le terrain pour l'église.

St-Etienne; seigneurie, Lévis; le 15 avril 1737, Beauharnois et Hocquart la concédèrent à François Etienne Cugnet, d'où St-Etienne.

St-Etienne-des-Grès; paroisse, St-Maurice; d'après les rochers de grès qu'on y trouva.

St-Etienne-de-Lauzon; paroisse, Lévis; d'après le Rév. Etienne Baillargeon, curé de St-Nicolas pendant plusieurs années.

St-Eugène; paroisse, l'Islet; d'après Eugène Casgrain, seigneur de l'Islet.

Ste-Eugénie-du-Lac-Chaud; paroisse, Ottawa; d'après la femme de l'hon. Adélard Turgeon, née Eugénie Samson.

St-Eusèbe; village, Témiscouata; d'après Eusèbe Séneschal, le premier colon.

St-Eustache; village, Deux-Montagnes; d'après Eustache Lambert, seigneur des Mille-Isles.

St-Faustin; paroisse, Terrebonne; est contigue à St-Jovite; Faustin et Jovite étaient frères.
St-Faustin; village, Terrebonne.

St-Félicien; paroisse, lac St-Jean; est contigue à St-Prime; Prime et Félicien étaient frères.
St-Félicien; village, lac St-Jean.

St-Féréol; village et paroisse, Montmorency; d'après le Rév. Jean Lyon de St-Féréol, Supérieur du séminaire de Québec et sixième curé de Québec.

St-Fidèle; village, Charlevoix; d'après M. Fidèle Morissette, premier curé de la paroisse.

Ste-Flavie; village, Matane; d'après Flavie Drapeau, fille du seigneur.

St-Flavien; village, Lotbinière; d'après Mgr Flavien Turgeon, archevêque catholique de Québec.

Ste-Foy; fief, Québec; le nom Sainte-Foy, donné à son fief par M. de Puiseaux, fut sans aucun doute emprunté, comme celui de St-Michel, de quelque village en France. Il y a en France deux petites villes appelées Ste-Foy, à savoir: Sainte-Foy-la-Grande, dans le département de la Gironde et Sainte-Foy, près de Lyon.
Ste-Foy; village, Québec.

St-François; rivière, prenant sa source dans le Témiscouata; nom indien *pichuniganuk*, signifiant "long portage" (*peech*, long, *oonegun*, "un portage," *uk*, qu localise.) L'abbé Maurault croit qu'elle prend le nom St-François de la paroisse de St-François-du-Lac. Voir ce nom.

St-François; paroisse, Beauce; d'après le premier missionnaire, M. François Charpentier.

St-François d'Assise; village, Bonaventure; d'après M. François Cinq-Mars, curé de St-Alexis-de-Metapédia.

St-François-d'Orléans; village, Montmorency; d'après François Berthelot, seigneur de l'île d'Orléans quand la paroisse fut formée.

St-François-du-Lac; village, Yamaska; d'après François de Lauzon (fils de Jean de Lauzon) à qui la Compagnie des Cent-Associés concéda un grand espace de terrain en 1635,borné d'un côté par la rivière St-François, dont le nom apparaît pour la première fois en 1638, dans l'acte du gouverneur Montmagny mettant Lauzon en possession de cette concession.

St-François-Xavier-de-Viger; village, Témiscouata; d'après M. François-Xavier Ludger Blair, curé de Fraserville. Voir Viger.

St-Frédéric; village, Beauce; d'après M. Frédéric Caron, le premier curé de la paroisse.

St-Gabriel-de-Rimouski; village, Rimouski; d'après M. Gabriel Nadeau, curé de St-Luc.

St-Gédéon; village, lac St-Jean; d'après l'hon. Gédéon Ouimet, premier ministre de Québec, 1873-76.

Ste-Geneviève-de-Berthier-en-haut; paroisse, Berthier; d'après Marie-Geneviève, fille du seigneur Berthier (*q. v.*)

St-George-de-Malbaie; paroisse et village de poste, Gaspé; d'après George Prevel, un ami des premiers missionnaires, et M. George Potvin, le premier curé de l'endroit.

St-George-de-Windsor; village et bureau de poste, Richmond; d'après l'abbé George Duhaut, curé de Wotton et missionnaire à Windsor, 1853-57.

St-Gérard-de-Montarville; paroisse, Ottawa; d'après Gérard Benoit, fils du président de la Société de Colonisation de Montréal; Montarville, d'après un château que le président possédait.

St-Germain; township, Chicoutimi; d'après Edward Granville (Eliot) troisième comte de St-Germain (1798-1870), qui accompagna le Prince de Galles au Canada en 1859; vice-roi d'Irlande, 1853-55.

St-Germain-de-Kamouraska; village et paroisse, Kamouraska; l'église paroissiale a été construite sur le chemin St-Germain, nommé d'après un fermier dont il traversait la terre.

Ste-Germaine-du-Lac-Etchemin; paroisse, Dorchester; paroisse érigée en 1867, la même année que Ste-Germaine fut canonisée.

St-Germain-de-Rimouski; paroisse, Rimouski; d'après le premier résident, Germain Lepage.

St-Gilbert; village et paroisse, Portneuf; d'après Gilbert Frenette, qui donna le terrain pour l'église.

St-Gilles; île, Vaudreuil; d'après Gilles Perrot, (*q. v.*) à qui elle fut concédée.

St-Gilles; seigneurie et village, Lotbinière; d'après le

concessionnaire, Gilles Rageot, sieur de Beaurivage; concédée par Beauharnois et Hocquart, le 1er avril 1738.

St-Godfroi; paroisse, Bonaventure; d'après M. Charles Godfroi Fournier, curé de Notre-Dame-de-Paspebiac, fondateur de la paroisse.

St-Grégoire; paroisse et village, Nicolet; d'après Grégoire Bourque, qui donna le terrain sur lequel l'église fut construite.

St-Grégoire-du-Sault; paroisse, Montmorency; d'après M. Grégoire Tremblay, curé de Beauport, et fondateur de la paroisse.

St-Guillaume d'Upton; village, Yamaska; d'après l'hon. Charles William Grant, qui, en 1800, reçut le township d'Upton du gouverneur en échange de l'île Ste-Hélène, vis-à-vis Montréal.

Ste-Hedwidge; paroisse, lac St-Jean; on choisit l'emplacement de l'église le jour de Ste-Hedwidge.

Ste-Hélène; île, fleuve St-Laurent, Montréal; nommée par Champlain, 1611, d'après sa femme, Hélène Boulé.

Ste-Hélène; île, Pontiac; d'après l'île Ste-Hélène, dans l'Atlantique du sud, lieu de détention de Napoléon Ier.

Ste-Hélène-de-Bagot; village et paroisse, Bagot; Hélène était le nom de baptême de la mère de M. Ramezay, seigneur de St-Hughes et de Ste-Hélène.

Ste-Hélène-de-Kamouraska; village et paroisse, Kamouraska; d'après Hélène Taché, (plus tard femme de Nazaire Têtu), fille du seigneur Paschal Taché.

Ste-Hénédine; village et paroisse, Dorchester; d'après Hénédine Dionne, femme du seigneur, Elzéar Taschereau.

St-Henri; paroisse, lac St-Jean; d'après Henri Cimon, un des premiers prêtres qui eurent la charge de cette paroisse.

St-Henri-de-Lévis; village et paroisse, Lévis; d'après Mgr Henri Marie de Pontbriand, évêque catholique de Québec.

St-Hilaire; township, lac St-Jean; d'après Elie St-Hilaire, M. P.P. pour Chicoutimi, 1881-88.
St-Hilaire-du-Lac-St-Jean; bureau de poste, lac St-Jean.

St-Hippolyte-de-Kilkenny; paroisse, Terrebonne; d'après le Rév. Hippolyte Moreau, un chanoine de la cathédrale de Montréal, qui fut envoyé par l'évêque en 1864 pour choisir un emplacement pour l'église. Voir Kilkenny.

St-Honoré; paroisse, Témiscouata; d'après le premier colon, Honoré Morin.

St-Hubert; village et paroisse, Chambly; la paroisse faisait d'abord partie de la paroisse de St-Lambert. St-Hubert remplaça St-Lambert comme évêque de Maestricht.
St-Hubert Station; bureau de poste, Chambly.

St-Hughes, village, bureau de poste et paroisse, Bagot; d'après le seigneur Hughes le Moyne de Martigny, fondateur de la paroisse.

St-Hyacinthe; seigneurie, comté et ville; d'après Hyacinthe Simon Delorme, qui acheta, en 1753, la seigneurie de Pierre François de Rigaud, seigneur de Vaudreuil, à qui elle avait été concédée en 1748.

St-Ignace; cap et paroisse, Montmagny. Voir Cap St-Ignace.

St-Ignace-de-Loyola; village, bureau de poste et paroisse, Berthier; Champlain appela une petite île dans le lac St-Pierre du nom du fondateur de l'Ordre des Jésuites. La paroisse, après avoir été formée, comprenait l'île et on adopta aussi ce nom pour celle-là.

St-Ignace-de-Nimining; paroisse, Ottawa; d'abord sous la juridiction des Jésuites, qui la nommèrent St-Ignace d'après le fondateur de leur ordre.

St-Ignace-de-North-Stanbridge; paroisse, Missisquoi; d'après Mgr Ignace Bourget.

St-Isidore-de-Laverlochère; paroisse, Pontiac; d'après feu le Rév. Père Isidore Thérien de Laverlochère. Voir Laverlochère.

St-Jacques-le-Majeur-de-l'Achigan; paroisse, Montcalm; d'après M. Jacques Degeay, curé de St-Pierre du Portage, qui s'intéressa beaucoup à la colonisation de cette paroisse vers 1770.

St-Jacques-le-Mineur; paroisse et village, Laprairie; paroisse contigue de St-Philippe. L'église observe le même jour les fêtes des apôtres Philippe et Jacques le Mineur. C'est probablement parce que cette paroisse est voisine de St-Philippe qu'elle fut appelée St-Jacques-le-Mineur.

St-Jean-Baptiste; paroisse, Québec; d'après la rue St-Jean de la ville de Québec, qui fut nommée d'après Jean Bourdon, premier seigneur de Pointe-aux-Trembles, Portneuf.

St-Jean-Baptiste-de-Bélair; paroisse, Portneuf; d'après le seigneur Jean-Baptiste Toupin de Sault, seigneur de Bélair; mourut en 1780.

St-Jean-Baptiste-de-Sherbrooke; paroisse, Sherbrooke; nommée par Mgr Antoine Racine, d'après la paroisse de St-Jean-Baptiste-de-Québec, dont il eut la direction pendant vingt-et-un ans.

St-Jean-Deschaillons; village et paroisse, Lotbinière; d'après Jean-Baptiste de St-Ours, sieur Deschaillons, premier seigneur de Deschaillons.

St-Jean-l'Evangéliste; village, bureau de poste et paroisse, Bonaventure; ayant été la première paroisse érigée par Mgr Jean Langevin, premier évêque de Rimouski, elle a été placée sous la protection de son saint patron.

St-Jean-de-Matha; village et paroisse, Joliette; contigue à St-Félix de Valois; St-Félix et St-Jean étaient amis très intimes.

St-Jérôme; ville, Terrebonne; fondée en 1854; s'appela d'abord Dumontville, d'après le seigneur Dumont, de St-Eustache.

St-Joachim; paroisse, Châteauguay; d'après Joachim Robutel de Noue, seigneur de Châteauguay quand on commença cette mission en 1727.

St-Joachim-de-Montmorency; paroisse, Montmorency; a probablement été appelée ainsi parce que Ste-Anne, sainte titulaire de la paroisse contigue Ste-Anne-de-Beaupré, était l'épouse de St-Joachim; érigée en 1685.
St-Joachim-de-Montmorency; village, Montmorency.

St-Joachim-de-Shefford; village, bureau de poste et paroisse, Shefford; la paroisse contigue est Ste-Anne de Stukely. Voir St-Joachim de Montmorency.

St-Jean; lac, lac St-Jean; les premiers prêtres missionnaires avaient coutume de désigner une journée pour célébrer

les offices religieux pour les gens d'un certain district. Le jour nommé dans le voisinage de ce lac fut la fête de St-Jean-Baptiste.

St-Jean; comté et village; probablement d'après Jean Frédérick Phélypeaux, comté de Pontchartrain, ministre de la Marine en France quand on construisit le fort St-Jean, 1748.

St-Joseph-de-Beauce; village, bureau de poste et paroisse, Beauce; d'après Joseph Fleury, sieur de la Gorgendière, le premier seigneur de l'endroit.

St-Joseph-de-Mekinak; village, bureau de poste et paroisse, Champlain; le premier service eut lieu le 18 sept. 1885, fête de St-Joseph. Voir Mekinak.

St-Joseph-de-Soulanges; paroisse, Soulanges; d'après Joseph Dominique Emmanuel le Moyne de Longueuil, seigneur de Soulanges.

St-Jovite; village, bureau de poste, Terrebonne; d'après la paroisse de St-Jovite, qui fut ainsi nommée parce que la première messe fut célébrée le 15 juin 1877, le jour de la fête de St-Jovite.

Ste-Julie; paroisse, Mégantic; d'après le nom de baptême de Mme Chas. King.
Ste-Julie Station; village, Mégantic.

Ste-Justine; village et paroisse, Dorchester; d'après Lady Justine Langevin, femme de Sir Hector Langevin.

St-Lambert; village, Chambly; d'après Raphael Lambert Closse, un célèbre combattant des sauvages; vint à Montréal avec Maisonneuve; tué dans une bataille en 1662.

St-Laurent-d'Orléans; village et paroisse, Montmorency; d'après le seigneur Laurent Mauvide.

St-Laurent; golfe et fleuve; ce nom fut d'abord donné par Cartier, en 1535, à une baie (maintenant appelée Baie du Pillage) parce qu'il l'atteignit le 10 août, jour de la fête de St-Laurent; le nom s'étendit graduellement de la baie au golfe et au fleuve.

St-Lazare-de-Bellechasse; paroisse et village, Bellechasse; d'après Lazare Buteau, qui fournit les fonds pour la nouvelle mission.

St-Lazare-de-Vaudreuil; village et paroisse, Vaudreuil; la paroisse est contigue aux paroisses de Ste-Marie-Madeleine et de Ste-Marthe. Marie-Madeleine et Marthe étaient les sœurs de St-Lazare.

St-Liboire; village et paroisse, Bagot; d'après Liboire Girouard, curé de St-Simon, qui paya beaucoup de sa personne quand la paroisse fut fondée.

St-Lin-des-Laurentides; paroisse et village, L'Assomption; paroisse contigue de St-Pierre de l'Assomption. St-Lin succéda à St-Pierre comme pape; Laurentides à cause de la proximité des montagnes Laurentides.

St-Louis; lac et rapide dans le St-Laurent, en amont de la ville de Montréal; d'après Louis, domestique de Champlain, qui se noya dans les rapides.

St-Louis; rivière, Châteauguay; soit d'après le lac St-Louis, où d'après Louis XIV, roi de France.

St-Louis-de-Bonsecours; village et paroisse, Richelieu; étant la première érigée par Mgr Louis Z. Moreau, évêque de St-Hyacinthe, la paroisse a été placée sous la protection de son propre saint patron; Bonsecours d'après la seigneurie.

St-Louis-de-Gonzague; village et paroisse, Beauharnois; probablement nommés ainsi à cause de leur situation sur la rivière St-Louis; anciennement Rocqueville, d'après Charles Larocque, qui construisit le premier magasin dans le village

St-Louis-de-Ha-Ha; village, Témiscouata; St-Louis, roi de France, lui fut donné comme patron en souvenir de M Louis Proulx, curé de St-Patrick-de-la-Rivière-du-Loup "Ha-Ha, d'après un lac auquel on arrivait du St-Laurent dans un portage long de quarante milles. Les voyageurs, en apercevant le lac après un portage si long et difficile, s'exclamaient naturellement: 'Ha-Ha'." C'est du moins l'avis d'un correspondant. Bien que l'on pourrait excuser les voyageurs de s'exclamer "ha-ha" après un portage de quarante milles, il est probable que le nom a la même origine que la Baie Ha-Ha (*q.v.*)

St-Louis-de-Terrebonne; paroisse, Terrebonne; d'après Louis Lepage, chanoine de Québec, qui, en 1731, acheta la seigneurie de Terrebonne et fonda cette paroisse. Il fournit le terrain et l'argent pour l'église.

St-Louis-du-Mile-End; ville, Hochelaga. Voir Mile-End.

Ste-Louise; village et paroisse, l'Islet; d'après Louise Boisseau, femme d'Amable Boisseau seigneur de St-Roch-des-Aulnaies, quand la paroisse fut érigée.

St-Luc; paroisse, Champlain; paroisse formée d'une partie de St-Tite. Titus et Luc étaient amis intimes.

St-Luc-de-Matane; village, bureau de poste et paroisse, Matane; la paroisse fut nommée d'après le Rév. Luc Rouleau, qui, à la date de son érection, était curé de St-Jérôme de Matane et missionnaire à ce qu'on appelle maintenant St-Luc. Voir Matane.

Ste-Luce; village, Rimouski; d'après la seigneuresse, Luce Gertrude Drapeau.

Ste-Lucie-de-Disraeli; paroisse, Wolfe; d'après la supérieure du couvent de Sherbrooke, Madame Ste-Lucie. Voir Disraeli.

St-Lucien; paroisse, Drummond; d'après Lucien Laval'ée, curé de Nicolet.

St-Ludger; paroisse, Témiscouata; d'après le Rév. François-Xavier Ludger Blais, curé de Fraserville.

St-Magloire; paroisse et village, Bellechasse; d'après le Rév. J. Magloire Rioux, premier missionnaire de la paroisse.

St-Majorique; paroisse, village et bureau de poste, Drummond; paroisse nommée d'après feu M. Majorique Marchand, qui, de son vivant, était curé de Drummondville.

St- Majorique-du-Nord-Ouest; paroisse, Gaspé; d'après Majorique Bolduc, curé de Douglastown, quand la paroisse fut formée.

St-Malachie; bureau de poste, village et paroisse, Dorchester; beaucoup de ses habitants venaient des environs d'Armagh, en Irlande; St-Malachie était évêque d'Armagh.

St-Malo; bureau de poste, Compton; d'après St-Malo, port de mer en France. Jacques Cartier fit voile de St-Malo, le 20 avril 1534.

St-Marc-des-Carrières; paroisse, Portneuf; d'après les carrières de calcaire dans le voisinage.

Ste-Marguerite-de-Blairfindie; paroisse, St-Jean; Blairfindie, Ecosse, est la place natale de David A. Grant, qui épousa Marie Josephte Le Moyne, la seigneuresse de Longueuil. Ste-Marguerite fut choisie comme sainte titulaire probablement parce que Grant était d'origine écossaise.

STE-MARIE-BEAUCE; bureau de poste, village et paroisse, Beauce; d'après Marie Claire Fleury de la Gorgendière, femme du seigneur.

STE-MARTHE; bureau de poste, village et paroisse, Vaudreuil; la paroisse fut démembrée de Ste-Marie-Madeleine, Ste-Marie et Ste-Marthe étaient sœurs.

ST-MARTIAL; paroisse, Gaspé; d'après M. Martial Bilodeau, premier prêtre qui eut la direction de la paroisse, maintenant curé de Ste-Anne-des-Monts.

ST-MAURICE; rivière, fleuve St-Laurent; probablement d'après Maurice Poulin, sieur de la Fontaine. Appelée "de Foix" par Cartier; Gaston Phoebus (1343-90) et Henri IV (1553-1610) étaient les plus célèbres des comtes de Foix.

ST-MAURICE; comté.

ST-MAURICE; seigneurie; Duchesnau la concéda, le 4 août 1676, à Jeanne Jaloupe, veuve de Maurice Poulin, sieur de la Fontaine. La veuve demanda un titre pour le motif qu'en 1668, Talon avait promis d'octroyer à feu son mari un titre, dépendant des améliorations qu'il ferait.

ST-MAXIME; village, Beauce; d'après M. Maxime Filion, curé de St-Raymond.

ST-MÉTHODE; paroisse, lac St-Jean; contigue à St-Cyrille de Normandin. St-Cyrille et St-Méthode étaient frères.

ST-MICHEL; seigneurie, Verchères; d'après M. de St-Michel, à qui elle fut concédée en 1672.

ST-MICHEL-DE-ROUGEMONT; paroisse et bureau de poste, Rouville; d'après M. de Rougemont, un capitaine dans le régiment de Carignan, commandant au fort Ste-Thérèse pendant l'hiver de 1666.

ST-MICHEL-DE-VAUDREUIL; paroisse, Vaudreuil; d'après Michel Chartier de Lotbinière, ingénieur en chef de la Nouvelle-France; en 1763, il acheta la seigneurie de Vaudreuil.

ST-MODESTE; village, bureau de poste et paroisse, Témiscouata; d'après Mgr Modeste Demers, qui visita vers 1848 M. Benjamin Grenier, curé de Cacouna; M. Grenier s'occupait alors de l'érection de la nouvelle paroisse.

ST-MOISE; village, bureau de poste et paroisse, Matane; d'après M. Moïse Duguay, curé de Ste-Flavie, d'où sont venus plusieurs des premiers colons.

STE-MONIQUE-DES-DEUX-MONTAGNES; village et paroisse, Deux-Montagnes; la paroisse fut démembrée de celle de St-Augustin; Ste-Monique était la mère de St-Augustin.

ST-NARCISSE-DE-BEAURIVAGE; paroisse, Lotbinière; d'après Narcisse Drouin de St-Gilles-de-Beaurivage.

ST-NAZAIRE; village, Bagot; d'après le Très Rév. Louis Nazaire Bégin, archevêque de Québec, né en 1840.

ST-NAZAIRE-DE-BUCKLAND; village, Dorchester.

ST-NÉRÉE; paroisse et bureau de poste, village, Bellechasse; d'après l'abbé Nérée Gingras, qui fonda la paroisse; mort en 1892.

ST-ODILON; village, bureau de poste, Dorchester; d'après le Rév. Odilon Paradis, ancien vicaire de Frampton.

ST-OMER; village et paroisse, Bonaventure; d'après M. Omer Normandin, curé de St-Joseph, qui joua un grand rôle dans la formation de la paroisse.

ST-OURS; seigneurie, Richelieu; Talon la concéda, le 29 oct. 1672, au sieur de St-Ours, capitaine dans le régiment de Carignan.

ST-OURS; village et île, Richelieu.

ST-PACÔME; village et paroisse, Kamouraska; par allusion à la pauvreté des habitants on la plaça sous la protection de ce saint. St-Pacôme mena la vie d'un anachorète.

ST-PAMPHILE; village et paroisse, l'Islet; d'après Pamphile Verrault, notaire, St-Jean-Port-Joli; M. P. pour l'Islet quand la paroisse fut formée.

ST-PASCAL; village, Kamouraska; d'après M. Pascal Taché, seigneur de Kamouraska.

ST-PATRICK-DE-BEAURIVAGE; paroisse, Lotbinière; comme la paroisse fut colonisée par les Irlandais, elle reçut le nom de leur saint patron.

ST-PAUL; lac, Maskinongé; ainsi nommé parce qu'il est près du lac St-Pierre

ST-PAUL-DE-L'ILE-AUX-NOIX; paroisse, St-Jean; d'après Mgr Paul Bruchési, archevêque de Montréal. Voir Noix.

ST-PIERRE; lac, élargissement du fleuve St-Laurent; ainsi nommé parce que Champlain le découvrit le 29 juin, fête de St-Pierre.

ST-PHILÉAS-DE-VILLEROY; paroisse, Lotbinière; St-Philéas, d'après le Rév. Philéas J. Filion, premier prêtre qui eu la direction de la mission; Villeroy, une traduction partielle du vieux nom Kingsbury (lequel vient des MM. King, marchands de bois), et en partie de F. E. Roy, agent de la station.

ST-PHILÉMON; bureau de poste et paroisse, Bellechasse; comme la paroisse a été démembrée de St-Paul-du-Buton, elle a probablement été appelée St-Philémon parce que celui-ci était disciple de St-Paul.

ST-PIE-DE-GUIRE; paroisse, village et bureau de poste, Yamaska; d'après Pie IX, pape lorsque la paroisse fut érigée; de Guire, d'après la seigneurie.

ST-PIERRE-LES-BECQUETS; seigneurie, Nicolet; concédée en 1672 à Romain Becquet, mais annulée dans la suite parce qu'il n'avait pas rempli les conditions. Elle fut concédée de nouveau, en 1683, au sieur Louis Lévrard, qui, en 1703, épousa une des filles de Romain Becquet. (Voir Lévrard.)

ST-PIERRE-LES-BECQUETS; village, Nicolet.

ST-PIERRE, MONTMAGNY; village et paroisse, Montmagny; d'après Pierre Blanchet, le fondateur de l'église dans cette paroisse.

ST-PRIME; village et paroisse, lac St-Jean; d'après M. Prime Girard, curé de Roberval, qui prêcha la première retraite ici.

ST-PROSPER-DE-DORCHESTER; village et paroisse, Dorchester; d'après M. Prosper Meunier, qui prêcha la retraite ici quand il était curé de St-Zacharie.

ST-RAPHAEL; village et paroisse, Bellechase; d'après M. François Raphael Paquet, curé de St-Gervais, 1806-38.

ST-RÉGIS; village indien, Huntingdon; d'après St-Jean François Régis (1597-1640), Jésuite, canonisé à peu près à la même date que celle de la fondation du village, 1752; nommé par le père Gordon, missionnaire Jésuite.

ST-RÉGIS; rivière et réserve indienne, Huntingdon.

ST-RÉMI; village, Napierville; d'après Daniel de Rémi, seigneur de Courcelles, gouverneur de la Nouvelle-France, 1665.

St-Rémi-de-Tingwick; village et paroisse, Arthabaska; d'après Rémi Grenier, le premier colon. Voir Tingwick.

St-Robert; village et paroisse, Richelieu; d'après un homme nommé Robert, qui posséda pendant quelque temps une grande partie de la paroisse actuelle.

St-Roch-l'Achigan; paroisse, village et bureau de poste, l'Assomption; d'après M. Roch de St-Ours, seigneur de la Chenaie, qui donna le terrain pour l'église vers 1786. Voir Achigan.

St-Roch-des-Aulnaies; village, bureau de poste et paroisse, l'Islet; d'après le saint patron St-Roch de Montpellier, dans le sud de la France. Des Aulnaies ou Auenets, parce que la rivière Ferrée, qui traverse la paroisse, est bordée par des aulnes. Aulnaies est un mot archaïque signifiant "bosquets d'aulnes."

St-Roch-d'Orford; paroisse, Sherbrooke; le bureau de poste et la station étant appelés Roch Forest, cela suggéra que la paroisse fût placée sous le patronage de St-Roch.

St-Roch-de-Québec; quartier de la ville de Québec; d'après le faubourg bien connu de Paris.

St-Roch-de-Richelieu; village et paroisse, Richelieu; d'après le seigneur Roch de St-Ours, le fondateur de la paroisse.

Ste-Rosalie; île, rivière Ottawa, Ottawa; d'après Rosalie, née Chénier, femme de Joseph Papineau, seigneur de Petite-Nation pendant quelques années.

Ste-Rosalie; village et paroisse, Bagot; cette paroisse faisait partie de la seigneurie de St-Hyacinthe, qui, lorsque la paroisse fut formée, appartenait à M. Dessaules. Plusieurs membres de la famille Dessaules avaient comme nom de baptême Rosalie.

Ste-Rose-du-Dégelé; bureau de poste et paroisse, Témiscouata; "Dégelé," d'après un rapide dans le voisinage qui ne gèle pas.

Ste-Rose-de-Lima; paroisse et village, Ottawa; Mgr Duhamel, archevêque d'Ottawa, établit la paroisse le jour de la fête de Ste-Rose-de-Lima.

St-Samuel Station; bureau de poste, Compton; d'après M. Samuel Garon, curé de Notre-Dame-des-Anges.

St-Sauveur-des-Montagnes; village, Terrebonne; parce qu'il est environné par les Laurentides.

St-Sauveur-de-Québec; quartier de la ville de Québec; d'après M. Le Sueur, un prêtre français appelé, par les Canadiens, St-Sauveur, parce qu'il avait été curé de St-Sauveur-de-Thury.

Ste-Scholastique; paroisse, Deux-Montagnes; contigue à la paroisse de St-Benoit; St-Benoit et Ste-Scholastique étaient frère et sœur.
Ste-Scholastique; village, Deux-Montagnes.

St-Sévère; village et paroisse, St-Maurice; d'après M. Sévère Nicolas Dumoulin, curé de Ste-Anne d'Yamachiche, qui fit beaucoup pour former la nouvelle paroisse.

St-Sévérin-de-Beaurivage; village et paroisse, Beauce; d'après M. Edouard Sévérin Fafard, curé de St-Joseph-de-Lévis; il fonda la paroisse en 1863, et y exerça le ministère jusqu'en 1873; "Beaurivage", d'après la rivière Beaurivage.

St-Simon-d'Yamaska; paroisse, Bagot; contigue à la paroisse de St-Jude; Simon et Jude furent massacrés à Snanyr; Yamaska, de la rivière où elle est située.
St-Simon-d'Yamaska; village, Bagot.

St-Sixte; paroisse et village, bureau de poste, Ottawa; un lac et ruisseau dans le voisinage s'appellaient depuis longtemps Sans-sik; ce nom peut avoir suggéré l'idée de choisir ce saint comme titulaire de la paroisse.

Ste-Sophie-de-Lacorne; village et paroisse, Terrebonne; d'après Sophie Raymond, femme de l'hon. Joseph Masson.

St-Sulpice; seigneurie Montcalm et l'Assomption; ainsi appelée parce qu'elle était la propriété du séminaire de St-Sulpice, Montréal.
St-Sulpice; village, l'Assomption.

St-Sylvestre, Est; village et paroisse, Lotbinière; d'après St-Sylvestre, parce que la fête est le 31 décembre, le dernier jour du mois et de l'année, et que la paroisse est à environ 36 milles de Québec, dans un district où les communications sont difficiles.

St-Télesphore-de-Montjoye; paroisse, Soulanges; "le nom Montjoye fut donné en souvenir de la France. Montjoye et St-Denis était le cri de guerre des chevaliers de France".

Ste-Thècle; village et paroisse, Champlain; les premières retraites furent prêchées par le curé de St-Tite. Ste-Thècle et St-Tite étaient contemporains.

St-Théodore-de-Grande-Anse; paroisse, St-Maurice; St-Théodore, d'après Théodore Olscamp, premier colon; Grande Anse, à cause de la grande baie dans la rivière St-Maurice, vis-à-vis l'église.

St-Théophile-d'Ely; paroisse, Shefford, d'après M. Théophile Descarries, curé de St-Joseph d'Ely, et fondateur de la paroisse.

St-Théophile-du-lac-a-la-Tortue; paroisse, Champlain; le lac a la forme d'une tortue. St-Théophile, d'après M. Théophile Sicard de Carufel, premier curé de Notre-Dame-de-Mont-Carmel, dont cette paroisse formait une partie

Ste-Thérèse-de-Blainville; paroisse et village, Terrebonne; la seigneurie des Mille-Isles fut concédée de nouveau en 1714 à Suzanne et Anne Marie Thérèse, les deux filles du premier concessionnaire, Sidrac Dugué. La fille d'Anne Marie Thérèse épousa de Blainville, d'où Ste-Thérèse de Blainville.

St-Thomas; paroisse, Montmagny; appelée St-Thomas-de-la-Pointe-à-la-Caille, d'après M. Thomas Moul, premier curé, 1678-88, et d'après Adrien Daboucour la Caille. La Caille était le beau-frère de Jean Jolliet et se noya près de Berthier en 1640. La pointe sur laquelle on trouva le corps fut appelée Pointe-à-la-Caille, et la rive qui débouche près de la pointe, rivière la-Caille.

St-Thomas-d'Aquin; village et paroisse, St-Hyacinthe; cette paroisse fut démembrée de Notre-Dame, St-Hyacinthe, alors sous la direction des Dominicains. St-Thomas d'Aquin est parmi ceux qui sont les plus vénérés dans l'ordre des Dominicains.

St-Thomas-de-Joliette; village et paroisse, Joliette; d'après M. Thomas Brassard, curé de Ste-Elizabeth.

St-Tite-des-Caps; village et paroisse, Montmorency; nommé St-Tite, lorsque ce saint fut inscrit sur le calendrier romain; "des Caps" d'après sa situation.

Ste-Trinité-de-Contrecoeur; paroisse, Verchères; d'après Delle Denis de la Trinité, femme du sieur Antoine Pecaudy, seigneur de Contrecœur

St-Ubalde; paroisse et village, Portneuf; d'après Ubalde Gingras, beau-frère de Mgr Baillargeon, alors archevêque de Québec

St-Urbain-de-Charlevoix; village et paroisse, Charlevoix; d'après le Rév. Urbain Boiret, un des premiers supérieurs du séminaire de Québec

St-Urbain-de-Chateauguay; village et paroisse, Châteauguay; la paroisse de St-Urbain fut démembrée de la paroisse de Ste-Martine. Ste-Martine souffrit le martyre alors que le pape Urbain Ier était pontife.

Ste-Ursule; village et paroisse, Maskinongé; la paroisse formait une partie d'une seigneurie appartenant aux Ursulines de Trois-Rivières.

St-Valentin; village et paroisse, St-Jean; nom donné en 1878 au village et à la paroisse à l'occasion de la première messe célébrée là le jour de la St-Valentin, le 14 février.

St-Valérien; bureau de poste, village et paroisse, Shefford; la paroisse contigue est Ste-Cécile de Milton; St-Valérien était le mari de Ste-Cécile.

St-Valérien-de-Rimouski; bureau de poste, village et paroisse, Rimouski; cette paroisse fut démembrée de celle de Ste-Cécile-de-Bic. St-Valérien était le mari de Ste-Cécile.

St-Vallier; paroisse, village et bureau de poste, Bellechasse; d'après Mgr de St-Vallier, deuxième évêque catholique de Québec.

St-Victor-de-Tring; village et paroisse, Beauce; d'après Victor Hudon, marchand en gros de Montréal.

St-Vincent; lac, Québec; d'après un chasseur indien nommé Vincent, qui avait ses quartiers généraux près du lac.

St-Vincent; township, Saguenay; d'après Sieur de St-Vincent, enseigne de marine, qui reçut en 1740 une concession de pêche sur la rive nord.

St-Wilbrod; paroisse, lac St-Jean; d'après M. Wilbrod Barabé, qui était curé d'Hébertville quand cette paroisse fut formée.

St-Zacharie; village et bureau de poste, Beauce; d'après le Rév. Père Zacharie Lacasse, O.M.I., qui s'occupa beaucoup de colonisation dans le district.

St-Zotique; bureau de poste, village et paroisse, Soulanges; l'année que la paroisse fut formée, Mgr Bourget apporta en Canada quelques reliques de St-Zotique.

Sagamite; lac, Portneuf; d'un nom sauvage signifiant "soupe chaude" ou "liquide chaud."

Sagard; township, Saguenay; d'après Gabriel Sagard, un des premiers historiens du Canada; visita le Canada en 1623.

Sagegawega; lac, Ottawa; nom sauvage signifiant" lac contenant beaucoup d'îles."

Saguenay; comté, township et rivière; nom indien signifiant, selon Mgr Laflèche, "eau qui s'écoule;" le père Lemoine donne comme signification "inondation." Le père Arnaud dit que c'est la formule française de *shagawnenhi*, "glace ayant des trous," et pense qu'elle s'appliquait au Saguenay à cause des trous que les phoques faisaient dans la glace pour venir respirer. Toutes sont douteuses.

Salaberry; bureau de poste et village, Mégantic; d'après le ocl. Charles Michel d'Irumberry de Salaberry, C. B. (1778-1829); se distingua à la bataille de Châteauguay le 26 octobre 1813.
Salaberry, de; township, Argenteuil.

Salaberry-de-Valleyfield; ville, Beauharnois; d'après le col. de Salaberry, le héros de Châteauguay; Valleyfield, d'après les Valleyfield Paper Mills, Edinburgshire, Ecosse. L'établissement d'un moulin à papier, ici, marqua le commencement de la municipalité.

Sales, de; township, Charlevoix; d'après P. de Sales Laterrière (*q. v.*).

Salmon; rivière, fleuve St-Laurent, Huntingdon; d'après le grand nombre de saumons qu'on y pêchait dans les premiers temps.

Salvaille; rivière, Yamaska; d'après des résidents dans le voisinage de la rivière, nommés Salvail.

Sandy; baie, et Sandy Bay, bureau de poste, Matane; d'après un banc de sable dans la baie.

Santé; cap, Portneuf. Voir Cap Santé.

Sassaganaga; lac, est du lac Timiskaming, Pontiac; nom sauvage signifiant "nombreuses îles."

Sasseville; rivière, Gaspé; d'après la famille Sasseville, qui s'établit près de la rivière.

Sault-a-la-Puce; bureau de poste et chutes, Montmorency; d'après un citoyen de Québec au dix-septième siècle.

Sault-au-Matelot, Québec; d'après un chien appelé Matelot qui avait sauté ici.

Sault-au-Récollet; rapide, Laval; d'après le père Nicolas Viel, Récollet, qui s'y noya en juillet 1625; on ignore si ce fut par accident ou par méchanceté.
Sault-au-Récollet; village, Laval.

Sawyerville; village, Compton; d'après Josiah Sawyer, un des premiers colons ici vers 1792.

Sayabec; rivière, Matane; nom sauvage signifiant "rivière comblée." Elle n'est pas navigable même pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, étant obstruée par du bois flottant et des barrages faits par les castors.
Sayabec; village, Matane.

Scatsi; rivière et lac, Lac St-Jean; nom Montagnais signifiant "fâché."

Schwartz; bureau de poste, Pontiac; d'après Bernhard Schwartz, premier receveur des postes.

Scott; township, Abitibi; d'après J. G. Scott, ancien gérant général du chemin de fer Québec et Lac St-Jean.

Scott Junction; bureau de poste, Beauce; d'après Chas A. Scott; construisit le Lévis et Kennebec (maintenant, chemin de fer Québec Central).

Scotstown; ville, Compton; d'après feu John Scott, gérant de la Glasgow Canadian Land and Fur Co.; la compagnie fonda la ville.

Scottsmore; bureau de poste, Missisquoi; d'après des familles nommées Scott et Miltimore vivant dans le voisinage.

Seal Cove; bureau de poste, village, Gaspé; d'après un gros rocher à côté de la crique sur lequel beaucoup de phoques jouent pendant l'été.

Seals-Home; lac, Abitibi; traduction du nom algonquin *askikwaj* signifiant "demeure du phoque."

Sellarville; bureau de poste, Bonaventure; d'après un des premiers colons nommé Sillers, père du receveur des postes actuel, Hugh Sillers.

Senneville; village, Jacques-Cartier; d'après de Senneville, un officier de la marine, à Lachine, 1740.

SEPULCHRE; île, Saguenay; renferme les tombeaux de deux noyés qui furent trouvés sur la rive.

SERGEANT; ruisseau et colline, Mégantic; d'après le Serg. Duff, un pensionnaire ; on les appelle quelquefois ruisseau et colline Duff.

SERPENTINE; montagne, Gaspé; d'après des veines de serpentine dans les rochers.

SETTRINGTON; township, Charlevoix; d'après le Baron Settrington, un des titres du Duc de Richmond. Ou d'après Settrington, village, Yorkshire, Angleterre.

SEPT ILES; îles, baie, bureau de poste et rivière, Saguenay; ainsi nommés d'après les îles à l'embouchure de la baie. Les sauvages appelaient la rivière *ichimanipistik*.

SHABOGAMA; lac et rivière, rivière Nottaway, Abitibi; nom indien, signifiant "lac de chenaux."

SHAWBRIDGE; bureau de poste et village, Terrebonne; d'après William Shaw, premier receveur des postes et colon, qui commença l'établissement en construisant un pont sur la rivière du Nord.

SHAWENEGAN; rivière, St-Maurice; le père Déléage le fait dériver de *oshawenigane*, "portage des bouleaux."
SHAWENEGAN; township et ville, St-Maurice.
SHAWENEGAN FALLS, ville, et JONCTION SHAWENEGAN, village, St-Maurice.

SHEEN; township, Pontiac; d'après un des Sheens en Angleterre, probablement Sheen, North Surrey; renferme les ruines du palais Sheen (ou Richmond) qu'on suppose avoir été fondé par Edouard III.
SHEENBORO; bureau de poste, Pontiac.

SHEFFORD; comté et township; d'après Sheffordville, Bedfordshire, Angleterre.

SHEFFORD MOUNTAIN et SHEFFORD VALE; bureaux de poste, Shefford.

SHEHYN; township, Pontiac; d'après l'hon. Joseph Shehyn, sénateur.

SHEKATIKA; baie, Saguenay; nom sauvage signifiant "il y a des broussailles autour de l'eau."

SHELDRAKE; rivière et bureau de poste, Saguenay; d'après les canards à bec de scie, qui abondaient dans la rivière.

SHENLEY; township, Beauce; d'après Shenley village, Hertford, Angleterre.
SHENLEY; bureau de poste, Beauce.

SHERBROOKE; comté et ville; d'après le général Sir John Coape Sherbrooke (1764-1830), gouverneur-général du Canada, 1816-18; se distingua à Seringapatam, 1797; servit dans la Péninsule; gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, 1811-16.

SHERRINGTON; township, Napierville et Laprairie; d'après Sherrington, village, Buckinghamshire, Angleterre.
SHERRINGTON; village, Napierville.

SHIGAWAKE; village, bureau de poste, Bonaventure; une corruption du nom sauvage *michigonac* signifiant "eau blanche."

SHIPISHKAU; lac, Saguenay; nom sauvage signifiant "où il y a beaucoup de canards."

SHIPSHAW; rivière, Chicoutimi; mot Montagnais signifiant "bornée ou rétrécie"; dans son cours elle coule souvent entre de hautes et étroites murailles de rochers.
SHIPSHAW; bureau de poste, Chicoutimi.

SHIPTON; township, Richmond; d'après un des sept Shiptons en Angleterre.

SHOOLBRED; seigneurie, Bonaventure; concédée le 4 juillet 1788 par Lord Dorchester à John Shoolbred; une des trois seigneuries concédées par les Anglais.

SHOSHOKWAN; lac et rivière, rivière Ottawa supérieure, Montcalm et Pontiac; nom sauvage signifiant "où la glace craque."

SHREWSBURY; bureau de poste, Argenteuil; probablement d'après Shrewsbury, ville, Shropshire, Angleterre, dérivé de l'Anglo-Saxon, "*scrobbèsbyrig*," corrumpu par les Normands en "*Sloppesbury*"— "la ville dans les arbustes."

SICOTTE; township, Ottawa; d'après l'hon. Louis Victor Sicotte, procureur-général du Bas-Canada, 1862-63, ensuite juge Cour supérieure, Québec.

SIGNAI; township et bureau de poste, Lac St-Jean; d'après Mgr Signai, évêque de Québec en 1833.
SILLERY; village, Québec; d'après Noel Brulart de Sillery (1577-1640), qui contribua à fonder en cet endroit un village pour les Indiens convertis.

SIMARD; township et bureau de poste Chicoutimi; d'après les premiers colons dans Chicoutimi et Saguenay.

SIMMONS; bureau de poste, Ottawa; d'après Benjamin A. Simmons, qui s'établit dans cette localité, 1816.

SIMON; lac, Ottawa; d'après un sauvage nommé Simon ou Canard Blanc, qui vivait sur une île dans le lac.

SIMON; township, Chicoutimi; d'après les premiers colons dans Chicoutimi et Saguenay.

SIMPSON; township, Drummond et Arthabaska; probablement d'après Sir George Simpson, gouverneur en chef de la terre de Rupert et surintendant général de toutes les affaires de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans l'Amérique du Nord.

SIX PORTAGES; village, Ottawa; d'après six portages de la rivière Gatineau, près du village.

SIXIÈME; lac, Saguenay; traduction du nom sauvage "*kajibwalekapas*."

SMITH CORNER; bureau de poste, Pontiac; d'après le premier receveur des postes.

SMITHS MILLS; village, Stanstead; d'après de nombreux Smiths, résidents du village, dont quelques-uns construisirent des moulins en cet endroit.

SOMERSET; township, Mégantic; d'après Somerset, comté, Angleterre; dérivé de *Somerton* "la résidence d'été des rois anglo-saxons de l'ouest."

SORCIER; montagne, Abitibi; d'après sa proximité à la montagne du Jongleur, qui ressemble aux tentes en usage par les magiciens sauvages.

SOREL; seigneurie; d'après Sieur Pierre de Saurel, un capitaine dans le régiment de Carignan, concessionnaire de la seigneurie concédée par Talon, le 29 oct. 1672.

SOREL; ville, Richelieu; d'après Pierre de Saurel (voir plus haut) qui, en 1672, construisit un fort en cet endroit pour arrêter les incursions des Iroquois. En 1787 le nom fut changé en Guillaume Henri, en l'honneur du Prince Guillaume Henri, plus tard le roi Guillaume IV, qui aborda au village, septembre 1787. Sorel ne fut jamais inusité et remplaça dans la suite Guillaume Henri.

SOULANGES; seigneurie, Soulanges; concédée le 23 oct. 1702 par de Callières et de Beauharnois à PierreJ acques de Joybert de Soulanges, capitaine dans la marine.

SOULANGES, comté.

SOUTH BARNSTON; village, Stanstead. Voir Barnstown.

SOUTH BOLTON; village, Brome. Voir Bolton.

SOUTH DUDSWELL; village, Wolfe. Voir Dudswell.

SOUTH DURHAM; village, Drummond. Voir Durham.

SOUTH ELY; village, Shefford. Voir Ely.

SOUTH GRANBY; village, Shefford. Voir Granby.

SOUTH HAM; village, Wolfe. Voir Ham.

SOUTH ROXTON; village, Shefford. Voir Roxton

SOUTH STUKELY; village, Shefford. Voir Stukely.

SPALDING; township, Beauce; d'après Spaldingville, Lincolnshire, Angleterre.

SPECTACLES; lac, Argenteuil; d'après la ressemblance de son contour avec une paire de lunettes.

SQUATTECK; lac et rivière, Témiscouata; le père Pacifique le fait dériver du Micmac *esqoateg*, "lac formant la source d'une rivière."

SQUAW; lac, Huddersfield, Pontiac; du sauvage *iskew*, "femme sauvage."

STADACONA; bureau de poste, Québec; d'après le village indien, qui occupait le site actuel de la ville de Québec quand Cartier remonta le St-Laurent. L'abbé Ferland le fait dériver de l'Algonquin "*stadacone*", signifiant "aile" et suggère qu'il fut nommé ainsi parce que la pointe entre la rivière St-Charles et le St-Laurent, sur laquelle le village fut construit, ressemblait à l'aile d'un oiseau.

STANBRIDGE; township, Missisquoi; d'après Stanbridge, village, Bedforshire, Angleterre.
STANBRIDGE; village, Missisquoi.

STANDON; township, Beauce; d'après Standon, village, Hertford, Angleterre.
STANDON; village, Beauce.

STANFOLD; township, Arthabaska et Mégantic; probablement d'après un des nombreux Stanfords en Angleterre.

STANHOPE; village, Stanstead; probablement d'après Stanhope, Durham, Angleterre.

STANSTEAD; comté, ville et township; d'après un des trois Stansteads en Angleterre, villages dans les comtés d'Essex, Sussex et Suffolk.

STARNESBOROUGH; village, Huntingdon; d'après feu Henry Starnes, membre du Conseil Législatif, Québec.

STAYNERVILLE; village, Argenteuil; d'après L. A. Stayner, sous-ministre des Postes, 1848-49.

STOCKWELL; bureau de poste, Châteauguay; d'après Lévi Stockwell, le premier colon près de l'emplacement du bureau de poste actuel.

STOKE; township, Richmond; il y a beaucoup d'endroits en Angleterre portant ce nom; le plus important est Stoke-upon-Trent, ville, Staffordshire; nom dérivé de l'anglo-saxon *stow* ou *stoke*, "une place palissadée."
STOKE CENTRE; village, Richmond.

STONE; île, Champlain; d'après les carrières de pierre exploitées pendant quelque temps par les gens de Ville-Marie.

STONEFIELD; village, Argenteuil; d'après les nombreux cailloux dans le voisinage, une moraine de l'âge glacial.

STONEHAM; township, Québec; d'après Stoneham, village, Hants, Angleterre.
STONEHAM; village, Québec.

STORNOWAY; village et bureau de poste, Compton; d'après Stornoway, île Lewis, Ecosse.

STOTTSVILLE; village, St-Jean; d'après une famille appelée Stott, une des plus nombreuses en cette localité, et quelques-uns des premiers colons.

STRATFORD; township, Woofe; soit d'après Stratford, près de Londres, Angleterre; ou d'après Stratford-on-Avon, célèbre comme étant la place natale de Shakespeare.
STRATFORD CENTRE; village, Wolfe.

STUKELY; township, Shefford; d'après Stukely, village, Huntingdonshire, Angleterre.

SUFFIELD; village, Sherbrooke; d'après Suffield, paroisse, Norfolk, Angleterre.

SUFFOLK; township, Ottawa; d'après Suffolk, comté, Angleterre, ce qui signifie "le district du sud."

SUTTON; township et village, Brome; d'après un des nombreux Suttons en Angleterre.

SURIMAU; township, Pontiac; d'après Surimau, Croix de St-Louis, un officier du régiment de Berry (*q. v.*) Nouvelle-France.

SWEETSBURGH; village, Missisquoi; d'après Gardner Sweet, premier receveur des postes et un citoyen éminent.

SWINGING; collines, lac Opasatika, Pontiac; traduit d'un nom sauvage Ojibway qui signifie littéralement "la place où le diable se balance."

SYDENHAM NORD et SYDENHAM SUD; township, Gaspé; d'après Chas Poulett Thompson Baron, Sydenham (1793-1841): gouverneur-général du Canada, 1839-41; membre du Parlement, 1826-39; vice-président de la Chambre de Commerce, 1830-34; président de la Chambre de Commerce, 1834 et 1835-39; créé Baron Sydenham de Toronto, 1840; enseveli à Kingston, Ont.
SYDENHAM PLACE; village, Drummond.

TABARET; township, Pontiac; d'après le Rév. Père Jos. H. Tabaret, O. M. I., supérieur, collège d'Ottawa, 1867-86.

TABLE ROULANTE; montagne, Gaspé; probablement une corruption de Table-à-Roland.

TABLETOP; montagne, Gaspé; d'après le sommet plat comme un plateau.

TACHÉ; township, Chicoutimi; d'après Pascal Taché, seigneur de Kamouraska, auteur de la première carte du lac St-Jean.

TADOUSSAC; township et village, Saguenay; nom indien pour lequel on a donné plusieurs significations: "endroit des huîtres", "tortues dans l'eau douce", "endroit où la glace est brisée", "rocher escarpé", "embouchure de rivière remplie de rochers"; toutes sont douteuses.

TAILLON; townhsip et village, lac St-Jean; d'après l'hon. Louis Olivier Taillon, premier ministre, Québec, 1892-96; ministre des Postes, 1896

TALON; township, Montmagny; d'après Jean-Baptiste Talon, Intendant de la Nouvelle-France, 1663-68 et 1669-75.

TANGUAY; township, lac St-Jean; d'après George Tanguay, M. P. P. pour le lac St-Jean.

TAPANEE; lac et rivière, tributaire de la rivière la Lièvre, Montcalm; nom sauvage signifiant "traîneau" ou "trîane sauvage."

TARDIF; chenal, embouchure de la rivière St-François, Yamaska; d'après Olivier le Tardif, interprète et commis de la Compagnie des Cent Associés, 1640-65; se distingua dans le commerce des fourrures.

TARTIGOU; rivière, Matane; nom sauvage signifiant "petite rivière de l'établissement" ou "rivière du petit établissement."

TASCHEREAU; township, Gaspé; d'après Son Eminence Elzéar Taschereau (1820-98); archevêque de Québec, 1871; cardinal 1886.

TATEHURST; village, Châteauguay; d'après feu Thomas Tait, marchand général; y fit les affaires pendant cinquante-deux ans.

TELLIER; township, Ottawa; d'après Jos. M. Tellier, M P. P. pour Joliette.

TÉMISCOUATA; lac; nom sauvage signifiant "lac profond formant la source d'une rivière"
TÉMISCOUATA; comté.

TEMPLETON; township, Ottawa; d'après Templeton, village, Devonshire, Angleterre; ou village dans le Pembrokeshire, Galles.

TERREBONNE; seigneurie, Terrebonne; la tradition raconte que le sieur Daulier des Landes, à qui la seigneurie fut concédée, lui donna ce nom à cause de la fertilité du sol.
TERREBONNE; comté et ville.

TESSIER; township, Matane; d'après l'hon. U. J. Tessier, Commissaire des Travaux Publics dans l'administration Macdonald-Sicotte; plus tard, Juge, Cour du Banc de la Reine, Québec.
TESSIERVILLE; village, Matane.

TÉTREAUVILLE; village, Hull, Ottawa; d'après Néré Tétreau, notaire, Hull, à qui appartenait la plus grande partie de l'emplacement de la ville.

TEWKESBURY; township et village, Québec; d'après Tewkesbury, ville, Gloucestershire, Angleterre; célèbre par la grande bataille de 1471, qui donna la couronne à Edouard IV.

THE GLEN; établissement, Argenteuil; descriptif.

THETFORD; township, Mégantic; d'après Thetford, ville, Norfolk, Angleterre.

THETFORD MINES; ville, Theftord, Mégantic; d'après des mines d'amiante qu'on y exploite; incorporée comme ville, 1905; appelée pendant plusieurs années Kingsville.

THIBIERGE; seigneurie, Rimouski et Matane; concédée le 7 mai 1697, par Frontenac et Champigny, à Gabriel Thibierge et Louis Lepage.

THIBODEAU; bureau de poste, Lotbinière; d'après l'abbé Joseph Thibodeau, curé de St-François-Xavier, Rivière-du-Loup.

THORNE; township, Pontiac; d'après Thorne, ville, Yorkshire, Angleterre.
THORNE CENTRE; village, Pontiac.

THREE-MOUNTAIN; lac, Argenteuil; d'après une montagne ayant trois sommets remarquables.

TROIS-RIVIÈRES; ville et comté; ainsi appelés d'après les trois bras de la rivière St-Maurice, formés par deux îles, vis-à-vis la ville des Trois-Rivières.

THURSO; village, Ottawa; d'après Thurso, ville et rivière Caithness, Ecosse; dérivé d'Old Norse, *Thorsaa* Rivière de Thor.

TICHEGAMI; lac et rivière, Grand Rivière de l'Est, Mistassini; nom sauvage signifiant "beaucoup d'eau."

TIKUAPE; rivière et bureau de poste, lac St-Jean; le Père Lemoine dit qu'il vient du Montagnais, nom indien "*atik-napeu*," signifiant "homme au caribou"; peut-être appliqué à quelque chasseur sauvage de caribou.

TIMISKAMING; lac, Pontiac; nom indien signifiant littéralement "à l'endroit de l'eau profonde sèche,—se rapportant sans aucun doute aux grands bas-fonds d'argile dans la partie nord-est du lac qui sont vus quand l'eau est basse.
TIMISKAMING; bureau de poste, Pontiac.

TINGWICK; township, Arthabaska; d'après Tingwick, village, Buckinghamshire, Angleterre.
TINGWICK; village, Arthabaska.

TITUS STATION; bureau de poste, Richmond; d'après Rufus Titus, à qui appartenait la propriété où est construite la station et qui fut le premier receveur des postes.

TONNANCOUR; seigneurie, St-Maurice; concédée par Beauharnois et Hocquart, 1734, à Réné Godefroy, sieur de Tonnancour; appelée aussi Pointe-du-Lac.

TONNERRE; rivière, Saguenay; d'après le bruit "de tonnerre" d'une haute chute éloignée d'environ trois milles de l'embouchure.

TONTI; township, Portneuf; d'après Henri de Tonti (ou Tonty), un ami et compagnon de la Salle.

TOUR, DE LA; township, Saguenay; d'après Claude de la Tour et son fils, Charles. Ou d'après l'abbé Louis Bertrand de la Tour, doyen pendant quelque temps du chapître de Québec, et grand-vicaire de l'évêque de Québec.

TOURELLE; township, bureau de poste et pointe, Gaspé; d'après deux rochers sur la rive, éloignés d'environ trois milles, qui de loin ont l'apparence de tours.

TOURMENTE; cap, fleuve St-Laurent, Montmorency; ainsi appelé par Champlain parce que les vagues déferlent toujours au pied du cap.

TOUROUVRE; township, Champlain; d'après Tourouvre, France.

TRACADICACHE; pointe, Bonaventure. Voir Tracadigash.

TRACADIGASH; montagne, Bonaventure; d'après les premiers colons sur cette partie de la côte qui, arrivant de Tracadie, l'appelèrent Tracadigelette, c'est-à-dire petite Tracadie.

TRACY; township, Joliette; d'après Alexandre de Prouville, marquis de Tracy, vice-roi de la Nouvelle-France, 1665.

TRANCHEMONTAGNE; creek, Yamaska; d'après François Roussel dit Tranchemontagne.

TRECESSON; township, Pontiac et Abitibi; d'après le lieut.-col. de Trecesson, régiment de Berry (*q. v.*) Nouvelle-France.

TREMBLAY; township et bureau de poste, Chicoutimi; d'après les premiers colons.

TREMBLES; pointe, Laval, et pointe, Portneuf. Voir Pointe-aux-Trembles.

TREMBLANT; montagne et lac, Terrebonne et Ottawa; d'après la croyance indienne que des bruits sourds en

proviennent souvent et qu'on l'a quelquefois sentie trembler.

TRENHOLM; village, Drummond; d'après William Trenholm, Hull, Angleterre; s'établit ici vers 1830; travailla parfois en qualité d'arpenteur de terrain.

TRING; township, Beauce; d'après Tring, ville, Hertfordshire, Angleterre.
TRING JONCTION; village, Beauce.

TRINITÉ; cap, rivière Saguenay, Chicoutimi; d'après la grandeur du paysage.

TRITON FISHING CLUB; bureau de poste, Québec; d'après un club de pêche.

TROIS-PISTOLES; rivière et village, Témiscouata; Roy consacre cinq pages à la dérivation de ce nom, mais aucune ne peut être considérée comme convainquante. Sur la carte de Bellin de 1744, elle est appelée "rivière des Pistoles." Dans la concession au sieur de Vitré, 1687, elle est décrite comme "rivière des Trois-Pistoles."

TROTTIER; bureau de poste, Arthabaska; d'après J. Trottier, propriétaire de moulin.

TROU; rapide, rivière Ottawa, Pontiac; ainsi appelé parce que, quand l'eau est basse, on aperçoit un grand trou au milieu de la chute

TROUSERS; lac, Québec; appelée ainsi d'après sa forme.

TRUDEL; township, Québec; d'après feu l'hon. F. X. A. Trudel, sénateur.

TSITAGAMA; lac, rivière Péribonka, Chicoutimi; nom sauvage signifiant "enfermé."

TULADI; rivière, Témiscouata; ainsi appelée à cause de l'abondance de poisson.

TULLOCHGORUM; bureau de poste, Châteauguay; probablement d'après Tullochgorum, Inverness, Ecosse, le siège d'une branche du clan Grant. Voir Ste-Marguerite de Blairfindie.

TULNUSTUK; rivière, tributaire de la Manikuagan, Saguenay; nom sauvage signifiant "rivière qui fait un coude."

TURCOT; village, Hochelaga; d'après Désiré Turcot, qui avait acheté de la terre ici pour un jardin potager.

TURCOTTE; township, Champlain; d'après feu l'hon. J. E. Turcotte, ministre dans le gouvernement Macdonald-Cartier, et orateur de l'Assemblée Législative, avant la Confédération.

TURGEON; township, Ottawa; d'après le Rév. Père Turgeon; supérieur des Jésuites en 1889-90; régla avec M. Mercier la question des "Biens des Jésuites."

TWO-MOUNTAINS; seigneurie, Deux-Montagnes; d'après deux montagnes remarquables près du devant de la seigneurie.
TWO-MOUNTAINS; comté et lac.

UAKANATSI; lac, lac St-Jean; nom sauvage signifiant "lac de montagnes déformées."

ULVERTON; village, Drummond; probablement d'après Ulverton, ville, Lanscashire, Angleterre.

UPIKAUBA; rivière, Montmorency et Chicoutimi; nom indien signifiant "resserrée" ou "enfermée par les aulnes."
UPIKAUBA; lac, Montmorency.

UPPER BEDFORD; bureau de poste, Missisquoi. Voir Bedford.

UPPER MELBOURNE; village de poste, Richmond. Voir Melbourne.

UPTON; township, Yamaska; il y a soixante-trois Upton dans le Royaume-Uni; probablement d'après Upton, paroisse, Berks.

URFÉ; baie, et BAIE-D'URFÉ, village, Jacques Cartier; d'après l'abbé d'Urfé, un des premiers missionnaires dans cette partie de l'île de Montréal.

VACHES; pointe, Saguenay; d'après les vaches marines qui y abondaient jadis.

VAILLANTBOURG; établissement, Compton; d'après P. U. Vaillant, un des premiers colons.

VALCARTIER; village, Québec; d'après sa position dans la vallée de la rivière Jacques-Cartier.

VAL-DES-BOIS; bureau de poste, Québec; d'après sa situation dans une vallée boisée.

VALENCAY; village, Ottawa; d'après Valencay, ville, Indre, France; renferme un château où Ferdinand VII d'Espagne fut emprisonné par Napoléon.

VALENCIENNES; village, Mégantic; d'après Valenciennes, ville, Nord, France.

VALE PERKINS; bureau de poste, Brome; d'après le major Cyrus Perkins, le premier colon dans ce voisinage.

VALLEAU; baie, Gaspé; quelques autorités disent qu'on devrait écrire Vallon (une petite vallée); bien que ce nom serait descriptif, Roy considère que ce n'est pas probable.
VALLEYFIELD; village, Beauharnois; d'après les moulins à papier de Valleyfield, Edingburgh, Ecosse. Voir Salaberry de Valleyfield.

VALLIÈRES; township, Champlain; d'après Joseph Rémi Vallières de St-Réal (1787-1847); nommé juge, 1828; juge en chef, 1842.

VALLON; baie, Gaspé; probablement d'après une "val ée" à la tête de la baie. Voir Valleau.

VALMONT; bureau de poste, Champlain; descriptif; une vallée dans les Laurentides.

VALMORIN; village, Terrebonne. Voir Morin

VALOIS; village, Jacques-Cartier; d'après le Dr M. F. E. Valois, lieut.-col. hon. des Vétérans canadiens.

VALRACINE; bureau de poste, Compton; dans une vallée; Racine, d'après Mgr Racine, premier évêque catholique de Sherbrooke.

VARENNES; fief, Verchères; concédé le 29 oct. 1672, par Talon, à Réné Gauthier, sieur de Varennes.
VARENNES; village, Verchères.

VAUCLUSE; bureau de poste, l'Assomption; nom suggéré par le Rév. Père P. Magnon, d'après Vaucluse, village de France où on l'avait accueilli.

VAUDRAY; township, Pontiac; d'après le cap. de Vaudray, régiment de Languedoc (*q. v.*) Nouvelle-France.

VAUDREUIL; seigneurie; d'après Philippe de Rigaud (ou Rigault) marquis de Vaudreuil, à qui la seigneurie fut concédée, 1702; gouverneur-général du Canada, 1703-14 et 1716-25.

VAUDREUIL; comté et ville.

VENISE; bureau de poste, Missisquoi; d'après Venise Italie.

VENOSTA; village, Ottawa; d'après le marquis Visconti-Venosta, doyen des diplomates et hommes d'Etat italiens.

VERCHÈRES; seigneurie; d'après François Jared de Verchères, à qui la seigneurie fut concédée par Talon, le 29 oct. 1672.
VERCHÈRES; comté et village.

VERDUN; village, Jacques-Cartier; probablement d'après Verdun, une ville forte, Meuse, France.

VERSAILLES; village, Iberville; d'après Versailles, ville, Seine-et-Oise, France; en 1783, un traité fut signé ici par la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, dans lequel la Grande-Bretagne reconnut l'indépendance des Etats-Unis; ici, en 1870, Guillaume Ier fut proclamé empereur d'Allemagne.

VERT; lac, lac St-Jean; appelé par les Montagnais *kasuhikeomi* "lac à l'eau claire", l'eau étant si claire que le fond —qui est d'une couleur verte—peut être vu distinctement.

VIAUVILLE; village, Hochelaga; d'après un citoyen, Chas. Théo. Viauville.

VICARS; village et bureau de poste, Huntingdon; d'après le cap. Hedley S. J. Vicars (1826-55), tué à Sébastopol.

VICTOIRE; cap, Richelieu; en souvenir d'une victoire gagnée par les Français et les Algonquins sur les Iroquois, près de cet endroit.

VICTORIA; pointe, Saguenay; nommée en 1829, d'après la princesse Victoria, plus tard, reine Victoria.
VICTORIAVILLE; ville, Arthabaska; d'après la reine Victoria.

VIDE-SAC; établissement, Argenteuil; signifie "sac vide"; ce nom fut donné à la localité par les Français de St-Hermas qui venaient ici pour gagner leurs terres, chacun apportant ses provisions dans un petit sac, qui était toujours vide, la nuit venue.

VIEILLE-EGLISE; bureau de poste, Lotbinière; d'après la "vieille église", construite vers 1825.

VIEUX-FORT; archipel, golfe St-Laurent, Saguenay; d'après un vieux fort (ou poste de commerce) fort Pontchartrain, indiqué sur beaucoup de vieilles cartes comme étant situé sur la terre ferme vis-à-vis ces îles.

VIEUX-PONT; fief, St-Maurice; d'après Joseph Godefroy, sieur de Vieux-Pont, à qui il fut concédé par Frontenac, le 23 août 1674.

VIGER; township et village, Témiscouata; d'après Jacques Viger (1787-1858), un étudiant d'histoire et auteur canadien, premier maire de Montréal.

VILLAGE-BÉLANGER; bureau de poste, Laval; d'après un propriétaire de terre, nommé Joseph Bélanger.

VILLAGE-DES-AULNAIES; bureau de poste et village, l'Islet; d'après les *aulnaies* dans le voisinage. Voir St-Roch-des-Aulnaies.

VILLAGE-RICHELIEU; Rouville. Voir Richelieu.

VILLANI; bureau de poste, Ottawa; d'après un Italien, nommé Villani, qui construisit une scierie en cet endroit.

VILLE-GUAY; village, Lévis; d'après Mgr Charles Guay, qui fonda un hôpital ici.

VILLEMAY; village, Lévis; d'après le monastère de St-Villemer à Boulogne, France, qui avait été fondé par un ancêtre de Madame d'Ailleboust, femme du gouverneur.

VILLEMONTEL; township, Pontiac et Abitibi; d'après de Villemontel, capitaine des grenadiers, régiment de Berry (*q. v.*) Nouvelle-France.

VILLENEUVE; township, Ottawa; d'après le Rév. L. V. L. Villeneuve, Sulpicien.

VILLERAY; bureau de poste, Jacques-Cartier; d'après Louis Rouer de Villeray, un membre du Conseil Souverain, Nouvelle-France, 1663.

VILLETTE; village, Compton et Stanstead; descriptif: "petit village."

VIN; pointe, Pontiac; on dit que les Indiens avaient l'habitude de rencontrer les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson en cet endroit pour obtenir des liqueurs d'eux, vu qu'il était défendu d'en vendre au fort Timiskaming.

VINCELOT; seigneurie, Montmagny; concédée le 1er fév. 1693, par Frontenac et Champigny, à Joseph Amiot, sieur de Vincelotte.
VINCELOT; rivière, Montmagny.

VINCENNES; village, Champlain; d'après Jean-Baptiste Bissot, sieur de Vincennes, un officier Canadien-Français; tué, 1707.

VINTON; village, Pontiac; d'après un endroit du même nom dans les Etats-Unis. Il y a huit Vintons dans les Etats-Unis.

WABAKUS; lac, embranchement Kewagama, rivière Kinejevis, Pontiac; de l'Algonquin, *wabakins*, "petite oie."

WABANONI; rivière, lac Obaska, Abitibi; nom sauvage signifiant "médecin."

WABASKONTIUNK; lac, rivière Manuan, rivière St-Maurice, St-Maurice; nom sauvage signifiant "entouré de sable et de joncs." Nom mis de côté pour Kempt, d'après Sir James Kempt.

WAKEFIELD; township, Ottawa; d'après Wakefield, ville, Yorkshire, Angleterre, qui signifie "le champ sur le bord du chemin". Anglo-Saxon *waeq* "un chemin, une route". Wakefield, Ang., a été la scène d'une bataille, 1460, dans laquelle Richard, duc d'York, fut défait et massacré.
WAKEFIELD; bureau de poste, Ottawa.

WAKONICHI; montagne, lac Mistassini, Mistassini; nom sauvage signifiant "montagne de rochers épuisés (pourris.)"
WAKONICHI; lac, lac Mistassini, Mistassini.

WAKWABEI; lac, embranchement moyen, rivière du Lièvre, St-Maurice; nom indien signifiant "la fin."

WALRUS; île, Saguenay; était jadis le repaire favori des vaches marines.

WALTHAM; township, Pontiac; d'après un des dix-sept Walthams en Angleterre; probablement d'après Waltham Abbey, Herts.
WALTHAM STATION; village, Pontiac.

WANOUREIA; lac et rivière, rivière Kipawa, Pontiac; nom sauvage signifiant "courbé."

WAPITAGUN; île, Saguenay; nom Montagnais signifiant "île de cormorans aux ailes blanches."

WAPUSANAN; lac, rivière Ottawa, Pontiac; nom sauvage signifiant "endroit où il y a des lapins."

WARE; township, Dorchester; d'après Ware, ville, Herts, Angleterre; d'après un barrage sur la rivière Lea, fait par les Danois; A. S. *weir*, "barrage."

WARWICK; township, Arthabaska; d'après Warwick, comté et ville, Angleterre, qui vient de *waeringvic*, "la demeure fortifiée ou fort des Wearings."
WARWICK; village, Arthabaska.

WASA; lac, lac Opasatika, Pontiac; Ojibway pour "loin."

WASHEKA; lac, rivière Ottawa supérieure, Pontiac; nom sauvage signifiant "lac à l'eau claire."

WASHICOUTAI; groupe d'îles, Saguenay. Voir Washikuti.

WASHIKUTI; rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "rivière qui se jette dans la baie."
WASHIKUTI; baie et îles, Saguenay.

WASHIMESKA; rivière, lac St-Jean; nom sauvage signifiant "elle est claire au fond."

WASHITEMOW; rivière, Saguenay; nom sauvage signifiant "eau claire."

WASHTAWAKA; baie, long. 62o O., Saguenay; nom sauvage signifiant "baie sablonneuse."

WASIPATABI; rivière, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "eau qui erre au loin" au lieu de couler en ligne droite.

WASWANIPI; lac et rivière, Abitibi; nom sauvage pour lequel on a donné diverses traductions; l'abbé Proulx donne "eau de prairie." Le R. P. Lemoine le traduit "eau où l'on pêche avec des torches;" celle-ci est la plus probable.
WASWANIPI; poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Abitibi.

WATERLOO; ville, Shefford; d'après la fameuse bataille; nommé en 1816 par Silas Lewis, premier colon qui construisit un moulin ici.

WATERVILLE; village, Compton; nommé d'après le pouvoir d'eau dans la rivière Coaticook, sur laquelle le village est situé.

WATFORD; township, Dorchester; d'après Watford, ville, Hertford, Angleterre.

WATOPEKA; lac, Richmond; nom sauvage signifiant "eau boueuse."

WATSHISHU; rivière, long. 62o 40′ O., Saguenay; nom sauvage sign fiant "rivière de la montagne blanche."

WAUPOSIBI; rivière, rivière Gens-de-Terre, Ottawa; nom sauvage signifiant "rivière aux lapins."

WAWANICHI; montagne, Mistassini; nom sauvage signifiant "montagnes aux rochers mousseux."
WAWANICHI; lac, Mistassini.

WAYAGAMAK; lac, rivière St-Maurice, Champlain; nom sauvage signifiant "lac rond."

WAYS MILLS; bureau et village de poste, Stanstead; d'après Daniel Way, qui s'est établi ici en 1841 et construisit un moulin à carder.

WEEDON; township, Wolfe; d'après Weedon, village, Buckinghamshire, Angleterre.
WEEDON et WEEDON CENTRE; bureaux de poste, Wolfe.

WEIR; township et bureau de poste, Argenteuil; d'après l'hon. W. A. Weir, autrefois secrétaire provincial, Québec.

WELLS; township, Ottawa; d'après Wells, ville, Somersetshire, Angleterre, laquelle renferme une magnifique cathédrale.

WENDOVER; township, Nicolet, Yamaska, Drummond et Arthabaska; d'après le canton Wendover, Angleterre, représenté par Edmund Burke au temps du débat de l'Acte de Québec, 1774. Ou d'après Wendover, ville, Buckinghamshire, Angleterre.

WENTWORTH; township, Argenteuil; d'après Sir John Wentworth (1737-1820), Lieut.-Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, 1792-1806. Ou d'après Wentworth, village, Yorkshire.

WEST AYLWIN; bureau de poste, Wright. Voir Aylwin.

WEST BOLTON; bureau de poste et village, Brome. Voir Bolton.

WEST BROME; bureau de poste et village, Brome. Voir Brome.

WEST BROUGHTON; bureau de poste et village, Mégantic. Voir le township de Broughton.

WESTBURY; township, Compton; anciennement partie occidentale du township de Bury, qui s'appela Westbury, après avoir été séparée.
WESTBURY; village, Compton.

WEST DITTON; bureau de poste, Compton. Voir Ditton.

WEST ELY; village et bureau de poste, Shefford. Voir Ely.

WEST SHEFFORD; village, Shefford. Voir Shefford.

WEST SUTTON; bureau de poste, Brome. Voir Sutton.

WETETNAGAMI; lac, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "lac du mauvais esprit."

WEXFORD; township, Montcalm et Terrebonne; d'après Wexford, ville et comté, Irlande, qui signifie "le creek ou baie occidentale."

WEYMONTACHI; township et bureau de poste, Champlain; nom sauvage signifiant "jabot."

WHALE HEAD; île, détroit de Belle-Isle, Saguenay; descriptif; on dit qu'elle ressemble à la tête d'une baleine.

WHEATLAND; bureau de poste, Drummond; quand ce bureau de poste a été ouvert, il y avait un beau champ de blé croissant près de la maison du nouveau receveur des postes.

WHITEFISH; rivière, Abitibi; traduction du nom sauvage *amikitik*.

WHITE HEAD PERCÉ; bureau de poste, Gaspé; d'après un cap formé de pierre à chaux, qui est blanc par endroit. Voir Percé.

WHITES STATIONS; bureau de poste, Huntingdon; d'après Jodn White, réidant d'autrefois.

WHITTON; township, Compton; d'après un des neuf Whittons en Angleterre; probablement d'après Whitton, village, Middlesex.

WHITHWGRTH; township et bureau de poste, Témiscouata; probablement d'après Lord Whitworth (175è-1825);

ambassadeur en France, 1082. Ou, da'près Whitworth, paroisse, Durham, Angleterre.

WICKHAM; township, Drummond; il y a 15 Wickhams en Angleterre; probablement d'après Wickham West, village Kent.
WICKHAM FALLS et WICKHAM WEST; bureaux de poste, Drummond.

WIKWAPATOSHAKAMIKAK; lac, rivière Nottaway, Abitibi; nom sauvage signifiant "au sommet de la terre où il y a des élargissements de l'eau" c'est-à-dire, c'est un lac près de la hauteur des terres.

WIKAWSHOBA; rivière, rivière Migiskan supérieure, Abitibi; nom indien signifiant "lac écorce" (de bouleau.)

WILSONS MILLS; bureau de poste et village, Mégantic; d'après feu William Wilson, premier receveur des postes et propriétaire de moulin.

WINAWIASH; lac, Grand Lac Victoria, rivière Ottawa, Pontiac; nom sauvage signifiant "lac de la baie sale."

WINDIGO; rivière et lac, Champlain; d'après le géant fabuleux des sauvages dont quelques-uns de leurs sorciers avaient dit qu'il avait réservé cette rivière pour son propre usage.
WINDIGO; lac, Ottawa.

WINDSOR; township, Richmond; d'après Windsor, ville, Berkshire, Angleterre, qu'on appelait anciennement *windlesora*, "la rive serpentante."

WINDSOR MILLS; ville, Richmond.

WINSLOW; township, Compton; d'après Winslow, ville, Buckingham, Angleterre.

WOBURN; township, Beauce; d'après Woburn, ville, Bedfordshire, Angleterre, qui renferme Woburn Abbey, une résidence célèbre.
WOBURN; bureau de poste, Beauce.

WOLFE; township, Argenteuil, et WOLFESTOWN, township, Wolfe; d'après le général James Wolfe (1727-59), tué à la bataille des Plaines d'Abraham, le 13 sept. 1759; servit à Dettingen, 1743, et à Lawfeld, 1747; Brigadier-général à l'âge de 31 ans; commanda une division à la prise de Louisbourg, 1758.
WOLFE; comté.
WOLFE; crique, fleuve St-Laurent, Québec; l'endroit où les forces de Wolfe débarquèrent le 12 sept. 1759. Sous la domination française elle était appelée le "Foulon," d'après les moulins à foulon qu'il y avait là.

WOLF RIDGE; bureau de poste, Missisquoi; d'après de hautes éminences, fréquentées par les loups dans les premiers temps.

WOOD; île, golfe St-Laurent, Saguenay; traduction du nom descriptif, Isle de Bouays, donné par Jacques-Cartier.

WOODBRIDGE; township, Kamouraska; d'après Woodbridge, ville, Suffolk, Angleterre.

WOTTON; township, Wolfe; peut-être d'après le Très Hon. William Wyndham, Baron Grenville de Wotton (1759-1834). Probablement d'après Wotton, paroisse, Surrey, Angleterre.
WGTTON; village, Wolfe.

WRIGHT; township, bureau de poste et division électorale, Ottawa; d'après feu Alonzo Wright, marchand de bois éminent, autrefois M. P. pour le comté d'Ottawa.

WURTELE; township, Ottawa; d'après l'hon. Juge J. S. C. Wurtele; Trésorier Provincial, Québec, 1882-84; Orateur, 1884-86; nommé juge Cour supérieure, Québec, 1886.

WYMAN; bureau de poste, Pontiac; d'après feu James Wyman, un des premiers colons et un citoyen éminent. Avant 1905, il était appelé Bellerica, d'après Billerica, ville, Massachusetts.

YAMACHICHE; rivière, St-Maurice; Indien (Algonquin) signifiant "rivière boueuse". *Machis*, dans la concession seigneuriale; quelquefois, *Machiche*.
YAMACHICHE; seigneurie, St-Maurice; concédée le 3 nov. 1672 au sieur Boucher.
YAMACHICHE; paroisse et village, St-Maurice; paroisse fondée en 1702.

YAMASKA; rivière, Yamaska; nom indien signifiant "où il y a de l'herbe au fond de l'eau." "Ouamaska" dans la concession de la seigneurie Bonsecours, 1702; "Hiamaska dans la concession de la seigneurie de Ramezay, 1713.
YAMASKA; comté.
YAMASKA; village et montagne.

YARM; village et bureau de poste, Pontiac; d'après Yarm, ville, Yorkshire, Angleterre.

YATOTSKUAN; lac, rivière Wetetnagami, Abitibi; nom indien signifiant "lac rat" (appelé "Tush" sur la carte de O'Sullivan.)

YORK; township, Gaspé; d'après York, ville cathédrale, Angleterre, de l'Anglo-Saxon *oervic*, "la ville sur l'eau,"
YORK CENTRE; bureau de poste, Gaspé.

YOUVILLE; bureau de poste, Jacques-Cartier; d'après les fondateurs de la Congrégation des Sœurs Grises; avant 1903, il était appelé Bourges.

NEUVIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION GÉOGRAPHIQUE DU CANADA

1910

TROISIÈME PARTIE

NOMS DES ENDROITS — MILLE-ILES
FLEUVE ST-LAURENT

PAR

JAMES WHITE, F.R.S.C., F.R.G.S.

Membre de la Société Royale du Canada et de la Société de Géographie du Canada,
Secrétaire de la Commission de Conservation.

NOTE.—Beaucoup de noms dans cette partie n'ont pas encore été considérés par la Commission, et ne doivent pas, par conséquent, être pris comme décisions, à moins qu'ils ne soient compris dans la première partie du rapport.

TROISIÈME PARTIE

NOMS DES ENDROITS—MILLE-ILES, ONT.*

PAR

JAMES WHITE, F.R.S.C., F.R.G.S.

Membre de la Société Royale du Canada et de la Société de Géographie du Canada
Secrétaire de la Commission de Conservation.

La plupart des îles qui composent le groupe connu sous le nom de "Mille Iles" ont été nommées d'après des officiciers et autres qui se sont distingués, en particulier dans la guerre de 1812-14. On a donné tous ces noms afin de rappeler leurs efforts pour conserver le Canada à l'Empire Britannique. Il n'est que juste de publier les renseignements d'une manière permanente, ce qui leur assurera la reconnaissance à laquelle ils ont droit.

Les principales sources d'informations sont:

Irving's 'Officers of the British Forces in Canada, 1812-15.'
James' 'The Naval History of Great Britain'.
James' 'Naval Actions between Great Britain and the United States'.
Morgan's 'Sketches of Celebrated Canadians'.
Et d'après des informations MLL. fournies par l'Amirauté, le Dr Daughty, le Lieut.-Col. Cruikshank et M. L. Homfray Irving.

Adelaide; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; probablement d'après la reine Adelaïde (Amélia Adelaïde Louise Theresa Caroline) 1792-1849; princesse de Saxe-Cobourg-Meningen et reine d'Angleterre, femme du duc de Clarence (plus tard Guillaume IV) qu'elle épousa le 18 juillet 1818.

Admiralty; groupe, fleuve St-Laurent, Leeds, Leed; d'après le corps dirigeant de la marine britannique; quelques-unes des îles dans le groupe sont nommées d'après des Lords de l'Amirauté.

Amherst; île, L. Ontario, Addington; d'après le maréchal-de-camp Jeffrey Amherst (1717-97) Baron Amherst; commanda les forces anglaises pendant la prise de Louisbourg; C. B. le 26 juillet 1758; nommé gouverneur-général de l'Amérique Britannique du Nord en 1760.

Aspasia; île, fleuve St-Laurent, Escott, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

Astounder; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

Axeman; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après l'*Axeman*, une canonnière sur les grands lacs pendant la guerre de 1812-14.

Bagot; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; d'après Sir Charles Bagot, 1771-1843; négocia, avec Rush, l'entente entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, à propos de la limite des vaisseaux de guerre sur les grands lacs; gouverneur-général du Canada, 1841-43.

Barge; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent; nom suggéré par sa position dans le groupe nommé d'après la flotte sur les grands lacs en 1812-14 et par sa proximité aux îles "Gig," "The Punts" et "Joly."

Battersby; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; probablement d'après le Lieut.-Col. F.

Note.—Aspasia, Astounder, Belabourer, Bloodletter, Camelot, Deathdealer, Dumfounder, et les îles Ninette ont probablement été nommées d'après des canonnières sur les grands lacs pendant la guerre de 1812-14. Il y a bien peu de doute qu'il y avait des canonnières à un canon portant ces noms ayant leur port d'attache sur le St-Laurent et le lac Ontario, bien qu'il ne soit pas possible d'avoir des preuves certaines.

*Réimprimé, avec des addenda, du Bulletin publié en 1910.

Battersby, qui commandait l'infanterie légère de Glengarry le 6 fév. 1812.

BAUMGARDT; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; le 1er mai 1816, le Cap. W. A. Baumgardt, de la marine royale, commandait la flotte du Lac Champlain, comprenant le vaisseau amiral *Champlain* et dix canonnières, avec trois longs canons chacune.

BELABOURER; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

BLOODLETTER; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

BOUCHIER; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; le 1er mai 1816, le Cap. Wm. Bouchier, de la marine royale, commandait la flotte du Lac Erié comprenant le *Newash* (4), le *Tecumseh* (4), le *Saulk* (4) et le *Huron* (1).

BROCK; groupe, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, et île, groupe Lake Fleet, Lansdowne, Leeds; d'après le Major-Gén. Sir Isaac Brock (1769-1812); fut nommé en 1810 commandant des troupes dans le Haut-Canada, et, plus tard, Lieut.-Gouv. provincial de la province; captura Détroit et l'armée du général Hull, le 16 août 1812; tué à la bataille de Queenston Heights.

CAMELOT; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

CARNEGIE; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; peut-être d'après le Cap. Hon. Swynfen Thomas Carnegie, de la marine royale, né le 8 mars 1813, le plus jeune fils de Guillaume, septième comte de Northesk; commandait l'*Orestes* (18) et la *Dévastation* aux stations navales de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales, 1842; M. P., 1841; Lord du Trésor, 1846.

CÈDRES; île, fleuve St-Laurent, près de Kingston, Frontenac; d'après les cèdres qui y croissent.

CHICHESTER; île, fleuve St-Laurent, Escott, Leeds; probablement nommée d'après le Lieut.-Col. Sir Charles Chichester (1795-1847); en 1826, il était major dans le second bataillon du 60ième, ensuite il servit en Amérique.

CLEOPATRA; île, fleuve St-Laurent, Escott, Leeds; d'après la *Cléopatra* (2) canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

COCKBURN; île, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après l'amiral Sir George Cockburn, de la marine royale (1772-1853); prit une part active à la guerre de 1812-14; assistait à la prise de Washington.

COLLIER; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le commandant, plus tard vice-amiral, Sir Edward Collier, de la marine royale (1783-1872); entra dans la marine, 1796; commandait la *Princess Charlotte*, le 18 nov. 1813; était à Oswego où il commandait le *Magnet*; capitaine de vaisseau de 1ère classe, le 18 novembre 1814; nommé pour surveiller la construction d'une frégate à Penetanguishene; retourna en Angleterre, 1816; vice-amiral, 1857; K. C. B., 1865.

CONRAN; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le major-général Henry Conran; enseigne dans le 49ième régiment, le 4 oct. 1780; Lieut.-Col. du 1er Régt., 1807; Lieut.-Général, 1825; nommé au commandement de la brigade (6ième et 82ième) dans le Haut-Canada le 11 juin 1814; Lieut.-Gouv. de la Jamaïque, 1816; mourut le 17 juillet 1829, âgé de 62 ans.

CUNLIFFE; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le Cap. Chas Cunliffe Owen, Marine Royale; entra dans la marine, 1801; lieutenant en 1808; nommé à la flotte des grands lacs, 1813, comme lieutenant sur le *Wolfe*; Lieutenant commandant le *Sir Sidney Smith* dans la bataille du 28 sept. 1813; présent à French Creek, le 1er nov. 1813; nommé en qualité de commandant de l'établissement de canonnières, le 2 mars 1814, vice Mulcaster, promu; rendu invalide, mars 1815; se retira capitaine, le 24 fév. 1852.

DEATHDEALER; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

DE ROTTENBURG; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le major-général Francis, Baron de Rottenburg, K. C. H.; en 1812, nommé au commandement des troupes du district de Montréal; en 1813, au commandement des troupes du Haut-Canada et comme administrateur de la province, 1814 et 1815; commanda la division de gauche de l'armée en Canada; lieut-général, 1819; mourut le 24 avril 1832.

DEWATTEVILLE; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le major-général Abraham Louis Charles de Watteville; dans l'état-major en 1812-14; en retraite, 1816.

DINGHY; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds; ainsi nommée d'après sa postion dans le groupe, îles principales, qui sont appelées d'après des vaisseaux et aussi à cause de leur proximité aux îles "Barge", "Gig", etc.

DOBBS; île, fleuve St-Laurent, Leeds; d'après le lieut. Alex. T. Dobbs, de la marine royale; promu de lieut. du *Wolfe* (22) à commandant provisoire du *Moira* (10); promu au grade de commandant, le 14 fév. 1814; commanda le *Charwell* (anciennement *Moira*) à Oswego; plus tard commanda le *Star* (14) et était l'âme dirigeante de la capture de l'*Ohio* et du *Somers* sur le lac Erié.

DOWNIE; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le commandant George Downie, de la marine royale; transféré du commandement du *Montréal* sur le lac Ontario au commandement de la *Confiance* sur le lac Champlain; tué dans l'engagement sur le lac Champlain, le 11 sept 1814.

DUMFOUNDER; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent, pendant la guerre de 1812-14.

ENDYMION; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds et Lansdowne, Leeds; d'après l'*Endymion*, une canonnière sur le St-Laurent en 1812-14.

EVEREST; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le capitaine H. B. Everest, lieut. 6ième Rég., nommé député-assistant adjudant-général dans l'état-major en Canada, le 25 oct. 1814.

FIDDLERS ELBOW; chenal, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; ainsi nommé parce que le chenal tourne brusquement en cet endroit.

FISHER; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; probablement d'après le commandant Peter Fisher, de la marine royale, qui fut transféré le 30 août 1814 du commandement de la *Confiance* sur le lac Champlain à celui du *Montréal* à Kingston.

FORSYTH; île, groupe Amirauté, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après le premier détenteur de lettre patente.

FORT WALLACE; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds. Voir île Wallace.

GATES; île, fleuve St-Laurent, Pittsburgh, Frontenac; d'après W. Gates, autrefois propriétaire de l'île.

Gig; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après une chaloupe de vaisseau; ce nom fut suggéré par sa position dans le groupe nommé d'après la flotte sur les grands lacs, 1812-14.

Gordon; île, fleuve St-Laurent, Leeds et Lansdowne, Leeds; peut-être d'après le commandant James Alexander Gordon de la marine royale; seul fils du contre-amiral Sir Jas. A. Gordon, K. C. B.; entra dans la marine en 1829; lieut. (add'l) sur le *Niagara* (22), cap. William Sandom, sur les grands lacs, le 17 sept. 1838; mourut en 1847.

Goulbourn; île. Voir Ste-Hélène.

Grenadier; île, fleuve St-Laurent, Leeds; d'après le fameux régiment de grenadiers anglais.

Grog; île, fleuve St-Laurent, Frontenac; là où tant de traits sont nommés d'après des marins, le nom "grog" n'est pas inapproprié.

Hambly; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; le 1er mai 1816, le cap. P. A. Hambly, de la marine royale, commandait la force navale sur le lac Huron, comprenant la *Surprise* (1) et la *Confiance* (2).

Hamilton; île, fleuve St-Laurent, Leeds; probablement d'après Henry Hamilton, lieutenant-gouverneur du Canada pendant un an, 1785.

Harvey; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabeth, town, Leeds; d'après le lieut.-gén. Sir John Harvey (1778-1852); en 1812, nommé Député-Adjudant-Général de l'armée au Canada; prit part aux engagements Black Rock, le 30 décembre 1813, Oswego, Lundys Lane, Fort Erié et Stoney Creek, 1813; fut gouverneur du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Ecosse, 1846-52; K. C. B., 1838; lieut.-général, 1842; mourut en 1852.

Hickey; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le commandant F. Hickey, de la marine royale; commanda le *Prince Regent* (56) sur le lac Ontario pendant la guerre de 1812-14.

Hill; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne et Escot, Leeds, d'après le général Rowland Hill (1772-1842); entra dans l'armée, 1790; lieut.-colonel, 1794; major-général 1805; lieut.-général, 1812; général, 1825; se distingua à Aboukir, 1801; commanda la deuxième division de l'armée anglaise dans la guerre de la Péninsule; créé baron Hill, 1814; commandant à Vittoria, Nivelle et Bayonne, 1813, et à Waterloo, 1815; général commandant en chef, 1828; créé vicomte Hill, 1842.

"Quand la guerre de la péninsule fut terminée et que Wellington fut créé Duc, ses cinq plus remarquables lieutenants, Cotton, Hill, Graham, Hope et Beresford furent créés Barons—Combermere, Hill, Lynedoch (*q. v.*) Niddry (*q. v.*) et Beresford, et la somme de £2,000 par année pour eux-mêmes et leurs deux successeurs immédiats fut accordée par le Parlement la même année."

Horseshoe; île, à l'ouest de l'île Wolfe, Frontenac; ainsi nommée parce que le contour de l'île ressemble à un fer à cheval.

Howe; île, fleuve St-Laurent, Frontenac; d'après le général William Howe, cinquième vicomte Howe (1729-1814); ranima le courage défaillant des 24 hommes qui forcèrent le sentier retranché par lequel les forces de Wolfe firent l'ascension des hauteurs d'Abraham, le 13 sept. 1759; en 1775, il succéda à Gage comme commandant-en-chef en Amérique; commanda à Bunker Hill, 1775, et remporta les victoires de Long Island et White Plains (1776), Brandywine et Germantown (1777).

Ingall; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; probablement nommée d'après le lieut. Ingall, qui, en 1829, explora le pays entre le St-Maurice et le Saguenay.

Johnson; baie, île Howe, fleuve St-Laurent, Frontenac; probablement nommée d'après le major-général S. John Johnson, seul fils du fameux général Sir William Johnson; commanda un régiment de deux bataillons pendant la guerre de révolution; plus tard surintendant général des affaires indiennes au Canada; mourut en 1830.

Lake Fleet; groupe, fleuve St-Laurent, Leeds et Lansdowne, Leeds; ainsi appelé parce qu'un certain nombre des îles formant le groupe sont nommées d'après les vaisseaux qui formaient la flotte anglaise sur les grands lacs et sur le lac Champlain, pendant la guerre de 1812-14.

Lynedoch; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le gén. Thomas Graham, Lord Lynedoch (1748-1843); ensuite commandant de Wellington dans la guerre de la Péninsule et se distingua à Barossa, Cuidad Rodrigo, Vittoria, etc. Voir île Hill.

McCoy; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; en oct. 1815, J. S. McCoy était "Maître du *Champlain*", sur le lac Champlain.

McNair; île, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le col. McNair, commandant le 90ième Régiment pendant la guerre de 1812-14.

Melville; île, groupe Amirauté, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après Robert Saunders Dundas, deuxième vicomte Melville (1771-1851); en 1812, fut nommé premier Lord de l'Amirauté, poste qu'il occupa pendant quinze ans.

Mermaid; île, groupe Amirauté, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après la *Mermaid*, une canonnière sur le St-Laurent, pendant 1812-14.

Mulcaster; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le cap. Sir Wm. Howe Mulcaster (1785-1837); en mars 1813, fut nommé au commandement de la *Princess Charlotte*; commanda à French Creek, le 1er nov. 1813; commanda le *Royal George* et fut grièvement blessé à Oswego, le 6 mai 1814; rendu invalide en 1814; capitaine de vaisseau de première classe, 1813; C. B. 1815; fait chevalier; 1831.

Murray; île, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le lieut.-col. John Murray, 100ième rég.; nommé officier supérieur inspecteur dans le Bas-Canada, le 18 juillet 1811; commanda les attaques sur le fort George et le fort Niagara (blessé); plus tard C. B. et lieut.-général; mourut le 21 fév. 1832.

Myers; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le lieut-col. Christopher Myers, 79ième rég.; agissa comme quartier-maître-général, état-major de l'armée au Canada, du 13 août au 30 oct. 1812; commanda à Kingston, le 22 avril 1813; blessé à Fort George, le 27 mai 1813; colonel, 1814; C. B., 1815; mourut en 1817.

Navy; groupe, fleuve St-Laurent; ainsi appelé parce qu'un certain nombre des îles composant le groupe sont nommées d'après des officiers navals qui se sont distingués pendant la guerre de 1812-14.

Needles Eye; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; ainsi appelée d'après le chenal étroit pour les vaisseaux entre l'île et la terre ferme.

Netley; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après le *Netley* (12) schooner—anciennement le *Général Beresford*— lancé à York, U C., juillet 1812; en mai 1816, il ne portait que 4 canons. Le lieut. Spence le commandait et il formait partie de la flotte du lac Ontario.

NIAGARA; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; en mai 1814, le *Niagara* (22)—anciennement le *Royal George*—340 tonneaux, commandé par le cap. F. B. Spilsbury, fit voile de Kingston dans la flotte de Sir James Yeo; le 1er mai 1816, on le signala comme étant hors de service et il fut mis en rade à Kingston dans la baie Navy; lancé à Kingston, U. C., juillet 1809.

NIDDRY; îles, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après John (Hope) 4ième comte de Hopetown (1765-1823); entra dans l'armée, 1784; général, 1819; se distingua beaucoup dans les Indes Occidentales, 1796-97; en Egypte, il fut grièvement blessé à Alexandrie, 1801; remplaça Sir John Moore, commandant, après la bataille de Corunna, 1809; se distingua dans la guerre de la Péninsule; créé Baron Niddry, 1814; succéda comme comte d'Hopetown, 1816. Voir île Hill.

NINETTE; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; probablement d'après une canonnière sur le St-Laurent pendant la guerre de 1812-14.

O'CONOR; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le commandant Sir Richard James Lawrence O'Conor, de la marine royale, capitaine-amiral du *Prince Regent* sur le lac Ontario, le 6 mai 1814; présent à Oswego; commanda la *Princess Charlotte*, sept. 1814 K. C. H., 1836; se retira contre-amiral, 1846.

OTTY; îles, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Leeds; d'après le lieut.-col. Allan Otty, de la marine royale, qui commanda le *Star* (14) sur le lac Ontario pendant la guerre de 1812-14; commanda le *Montréal* et le *Charwell* en 1816 et 1817; se retira capitaine, 1854.

OWEN; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; peut-être d'après le capitaine Charles Cuncliffe (*q. v.*) Owen, de la marine royale; probablement d'après le Commodore Sir E. W. C. R. Owen, de la marine royale, qui, en 1816, commandait les forces navales sur le lac Champlain et les grands lacs.

PEEL; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; d'après Sir Robert Peel (1788-1850) un célèbre homme d'Etat anglais; secrétaire pour l'Irlande, 1812-18; premier ministre, 1834-35 et 1841-46.

PITCHPINE; île, groupe Amirauté, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après la présence sur l'île du pitchpin ((*Pinus Banksiana.*)

POPHAM; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après leCapitaine Stephen Popham, de la marine royale (1780-1842); était dans l'*Orion* (74) dans l'expédition contre Copenhague; dans le *Montréal* (22), aida à la capture d'Oswego, 1814.

PRINCE ALFRED; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; probablement d'après le feu Prince Alfred, duc d'Edinburgh (1844-1900), deuxième fils de la reine Victoria.

PRINCE REGENT; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après George IV (1762-1830); monta sur le trône en 1820; avait auparavant exercé l'autorité royale comme Régent.

PRINCESS CHARLOTTE; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Landswone, Leeds; en mai 1814, la *Princess Charlotte*, frégate (43) commandée par le capitaine Wm. Howe Mulcaster, forma partie de la flotte de Sir James Yeo, lancée à Kingston, M. C., le 14 avril 1814.

PSYCHÉ; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après la *Psyche* (32); sur le lac Ontario pendant la guerre de 1812-14; ses cadres furent envoyés d'Angleterre; lancée à Kingston, le 15 décembre 1814.

RAMSDEN; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; probablement d'après Jesse Ramsden (1735-1880), un manufacturier anglais d'instruments de mathématiques et l'inventeur d'un oculaire amélioré connu sous le nom l'"oculaire Ramsden."

RIALL; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds: d'après le général Sir Phineas Riall, K. C. H.; entra dans l'armée 1794; major, 1796; lieut.-col., 1806; colonel, 1810; major général, 1813; se distingua dans la guerre de 1812-14; lieut-général, 1825; K. C. H. 1813, général, 1841, mourut en 1851.

RICH; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le capitaine Charles Rich, de la marine royale; entra dans la marine en 1801; en 1814, fut nommé sur le *St. Lawrence* (102) comme enseigne de Sir Edmond W. C. R. Owen, sur les grands lacs; le 24 mars 1815, nommé commandant des canonnières sur le St-Laurent; commandant, 1816; capitaine, 1838.

ROBINSON; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; peut-être d'après l'Hon. Fred. John Robinson (1782-1859); Lord de l'Amirauté, 1810-12; vicomte Goderich, 1827; comte de Ripon, 1833.

ROBERT; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; d'après Sir Robett Peel (*q. v.*)

ROLLESTON; île, fleuve St-Laurent, Escott, Leeds; d'après le lieut. James Rolleston, de la marine royale, né en 1791; entra dans la marine en 1804; était sur le *Pompée* (74) à la défense de Gaete; capture de Capri; bataille de Marada, 1806, etc.; servit sur le *Perseus* dans la Méditerranée, Terre-Neuve, Halifax, etc., 1813-16.

ROWLEY; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; probablement d'après le lieutenant Edward Rowley, de la marine royale, qui servit sur les grands lacs (ou lac Champlain) dans la guerre de 1812-14.

ROYAL; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; probablement d'après la proximité de l'île du Prince Alfred (*q. v.*); peut-être d'après le *Royal George*, plus tard, le *Niagara* (*q. v.*)

STE-HÉLÈNE; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; d'après l'île dans l'Atlantique méridionale sur laquelle Napoléon Bonaparte fut banni. S'appelait anciennement Goulbourn, d'après Henry Goulbourn (1784-1856); en 1814, comme sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies, signa le traité de Gand en faveur de la Grande-Bretagne.

ST. LAWRENCE; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le *St-Lawrence*, vaisseau de ligne, 2,305 tonneaux, 102 canons, lancé à Kingston, U. C., le 10 sept. 1814.

SCORPION; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds; d'après le *Scorpion*, anciennement la *Surprise* aux E. U., capturé sur le lac Huron, le 6 sept 1814.

SHEAFFE; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le général Sir Roger H. Sheaffe (1763-1851), qui prit le commandement des forces à Queenston après la mort de Brock; fut administrateur du Haut-Canada, 1812-13.

SHERBROOKE; îles, fleuve St-Laurent, Landswone, Leeds; d'après Sir John Coape Sherbrooke (1764-1830); gouverneur-général du Canada en 1816.

SIMCOE; île, à l'ouest de l'île Wolfe, Frontenac; d'après le lieut.-gén. John Graves Simcoe (1752-1806); premier gouverneur du Haut-Canada, 1791-96; fit faire de grands arpentages et encouragea l'immigration, particulièrement celle des "United Empire Loyalists."

SISTERS; îles, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; ainsi appelées à cause de leur ressemblance mutuelle.

SKELTON; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le major breveté Henry Skelton, 19ième L. D., nommé major de la Brigade au Canada, le 22 août 1813.

SPARROW; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le major P. E. Sparrow, 61ième Régiment, nommé ass.-adjudant-général au Canada le 21 août 1814.

SPECTACLES; îles (2), fleuve St-Laurent, Pittsburgh, Frontenac; ainsi appelées à cause de leur position et leurs formes relatives.

SPILSBURY; île, groupe Navy, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; d'après le cap. Francis Brockell Spilsbury, de la marine royale, commandant le schooner *Melville* sur le lac Ontario, le 10 août 1815; commandant le *Beresford* à Sacketts Harbour; assista aux engagements au large de Burlington, le 28 sept. 1813, et à French Creek, le 1er nov. 1813; capitaine commandant le *Niagara* le 21 mai 1814; fut à Oswego le 6 mai 1814.

STOVIN; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après le major-général Richard Stovin; commanda le district de Montréal pendant la guerre de 1812-14; assista à la *sortie* du Fort Erié.

THE PUNTS; îles, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après sa position dans le groupe Lake Fleet et dans le voisinage des îles Gig (*q. v.*), Barge, etc.

TROUGHTON; île, groupe Lake Fleet, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après un membre doyen de la maison Troughton et Simms, célèbres manufacturiers d'instruments, Londres, Angleterre.

TWIN SISTERS; îles, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; d'après la ressemblance frappante de l'une avec l'autre.

VAN BUREN; île, fleuve St-Laurent, Escot, Leeds; peut-être d'après Martin Van Buren (1782-1862) huitième président des Etats-Unis.

VANSITTART; pointe, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; probablement d'après le vice-amiral Vansittart; il assistait à la capture du Cap de Bonne-Espérance; vint au Canada en 1834 et s'établit près de Woodstock, Ont. En 1821, le Très Hon. Nicholas Vansittart fut chancelier de l'Echiquier.

VICTORIA; île, groupe Brock, fleuve St-Laurent, Elizabethtown, Leeds; probablement d'après Sa Majesté la Reine Victoria (1819-1901).

WALLACE; île, fleuve St-Laurent, Lansdowne, Leeds; probablement d'après Thomas Wallace, Baron Wallace de Knaresdale (1768-1844); *cr.* en février 1828; Lord de l'Amirauté, 1797-1800; autrefois M. P. pour Penryhyn; en 1814 épousa Jane, fille de Jean, deuxième Comte de Hopetoun et veuve de Henri, premier Vicomte Melville.

WILLOUGHBY; île, fleuve St-Laurent, Yonge, Leeds; probablement d'après le commandant James Beautine Willoughby, de la marine royale; entra dans la marine, 1830; servit comme second sur le *Niagara* (20) Cap. Williams Sandom, sur les grands lacs; lieutenant, 1841 sur l'*Illustrious*, station de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales; 1845-46, sur le *Mohawk* et le *Cherokee* sur les grands lacs; reçut les remerciements de la Royal Humane Society, 1867, pour avoir sauvé l'équipage d'un vaisseau naufragé sur l'île Pigeon, lac Ontario.

YEO; île, fleuve St-Laurent, Escot, Leeds; d'après Sir James Lucas Yeo (1781-1819); entra dans la marine en 1793; lieutenant, 1797; en 1805, attaqua le fort dans El Muros et captura tous les vaisseaux dans le port; promu immédiatement commandant et nommé sur la *Confiance*, un des vaisseaux qu'il avait si bravement pris; capitaine, 1807; captura Cayenne, 1809; fait chevalier 1810; commandant en chef sur les grands lacs, 1813-14, et sur la côte ouest d'Afrique, 1815; K. C. B., 1815.

YORKE; île, groupe Amirauté, fleuve St-Laurent, Leeds, Leeds; d'après le Très Hon. Chas. Philip Yorke, deuxième fils de Philippe, comte de Hardwicke; premier Lord de l'Amirauté, 1811; né, 1764.

NEUVIÈME RAPPORT

DE LA

COMMISSION GÉOGRAPHIQUE DU CANADA

1910

QUATRIÈME PARTIE

Noms des Endroits Canada Septentrional

PAR

JAMES WHITE, F.R.S.C., F.R.G.S.

Membre de la Société Royale du Canada et de la Société de Géographie du Canada,
Secrétaire de la Commission de Conservation.

NOTE.—Beaucoup de noms dans cette partie n'ont pas encore été considérés par Commission, et ne doivent pas, par conséquent, être pris comme décisions, à moins qu'ils ne soient compris dans la première partie du rapport.

Introduction.

NOMS DES LIEUX DANS LE CANADA SEPTENTRIONAL.

Les limites géographiques du Canada septentrional ont été tracées comme contenant les Territoires du Nord-Ouest actuels — qui contiennent ce qu'on appelle les "districts" d'Ungava, Kéwatin, Mackenzie et Franklin et le territoire du Yukon. Pour étudier d'une manière superficielle les dérivés des noms de lieux situés dans cette étendue, il convient de les diviser en deux groupes.

(1) Les noms des îles arctiques, la côte arctique de la terre ferme et les côtes des baie et détroit d'Hudson.

(2) Ce qu'on peut appeler les noms "à l'intérieur des terres", comprenant pratiquement tous ceux qui ne sont pas dans la première classe.

On peut diviser les explorations arctiques et de la baie d'Hudson dans l'Amérique britannique du Nord en trois périodes d'activité:

(a) Du premier voyage de Frobisher en 1576 aux voyages de James et Foxe en 1631.

(b) Du voyage de Ross en 1818 à l'expédition Belcher, 1852-54.

(c) De l'expédition Nares de 1875-76 jusqu'à nos jours.

La première période comprend les explorations de Frobisher, Davis, Hall, Hudson, Button, Baffin, Munk, James et autres. Entre la première et la deuxième période, il y eut quelques petites expéditions à la recherche du passage du Nord-Ouest, par voie de la partie nord-ouest de la baie d'Hudson.

L'expédition Ross de 1818 suivit les traces de Baffin faites deux siècles plus tôt, et qui avaient été effacées des cartes du dix-huitième siècle comme étant non fondées. Après les grandes découvertes de Parry, 1819-25, et de Franklin, 1821 et 1826, l'Amirauté envoya en 1845 la fameuse expédition Franklin qui ne revint pas. Après qu'un an et demi se fut écoulé, un sentiment d'inquiétude se fit jour, et dans les trente années suivantes plus de quarante expéditions furent envoyées d'Angleterre et d'Amérique pour sauver les survivants ou ramener les archives de l'expédition perdue. Comme la nature des recherches demandait un examen minutieux de toutes les côtes du grand archipel arctique, un des résultats indirects fut qu'on dressa la carte de dizaines de milliers de milles de lignes de côte et qu'on nomma des centaines d'accidents géographiques.

Entre la deuxième et la troisième périodes, Hayes et Hall découvrirent les chenaux Kennedy et Robeson — qui est le détroit de Smith s'étendant au nord — et la grande mer de glace palæocrytique qui s'étend vers le nord des rives septentrionales de l'île Ellesmere et du Groënland. Pendant la troisième période, diverses expéditions essayèrent d'atteindre le Pôle et l'année dernière les efforts de Peary furent couronnés de succès. Comme un des résultats, presque tous les noms d'accidents de la côte orientale de l'île Ellesmere sont ceux de citoyens des Etats-Unis; la côte occidentale d'Ellesmere et les îles à l'ouest furent explorées par l'expédition Sverdrup et par conséquent,

portent des noms norvégiens. Ailleurs, les noms anglais sont presque universels, bien qu'on n'ait pas omis beaucoup de têtes couronnées européennes du continent et hommes d'Etat.

L'étude des noms de lieux du Canada Arctique est extrêmement intéressante et comprend l'examen de tous les récits d'explorations arctiques, des carrières antérieures des principaux acteurs — leurs parents, amis, de leurs confrères officiers, de leurs anciens commandants, des officiers de l'Amirauté, de savants contemporains, particulièrement ceux intéressés dans l'exploration du nord, etc. Naturellement, comme à peu près les neuf-dixièmes de la côte furent explorées par des officiers de marine, les noms des explorateurs arctiques, d'officiers de marine et d'officiers explorant l'Arctique dominent, le fait le plus frappant dans un arpentage général étant la rareté extrême de noms indigènes, due en partie à ce que la plus grande partie de cette région est inhabitée et à un moindre degré au manque de communication avec les Esquimaux, parce que les expéditions n'avaient pas d'interprètes. Il y a une exception à cette règle, savoir, le long de la côte sud de l'île Victoria et de la côte arctique de la terre ferme, entre le golfe Coronation et l'extrême nord de la péninsule Melville. Comme ces côtes ont été exploitées par Rae, Dease et Simpson, officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson, elles sont une véritable liste de leurs principaux commerçants contemporains, facteurs principaux, etc., de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

On a obtenu les dérivés de ces noms de lieux de différentes manières:

(1) Quand on pouvait obtenir une déclaration déterminée de l'auteur. Heureusement, il y a beaucoup de livres d'explorations arctiques, et, pendant les recherches pour trouver Franklin, les rapports faits par les diverses expéditions furent publiés comme livres bleus parlementaires. Malheureusement, les rapports des deux expéditions les plus importantes envoyées pendant cette période — l'Austin et la Belcher — ne donnent pas beaucoup de renseignements concernant beaucoup de noms donnés par elles. Apparemment, Austin et Ommanney nommèrent tous les accidents découverts par leurs officiers, vu que les rapports de leurs subordonnés et les cartes esquissées qui les accompagnent ne contiennent aucun nom nouveau. Belcher semble avoir donné à ses officiers toute liberté à ce sujet, mais seulement un, le Lieut. Mecham, donne un rapport assez complet des étymologies des noms pour lesquels il est responsable. Richards, qui a donné plus de noms qu'aucun autre officier, dans l'expédition, ne donne absolument aucune information.

(2) Où les circonstances étaient telles qu'elles indiquaient l'étymologie, ce qui équivaut presque à une démonstration, particulièrement quand le nom n'est pas commun.

(3) Où les circonstances qui accompagnent indiquaient une probabilité. Dans ces cas le dérivé est toujours précédé du mot "probable".

Les premiers explorateurs donnèrent remarquablement peu de noms, se contentant d'habitude de donner les leurs et les noms de quelques-uns de leurs patrons les plus influents.

L'île et la baie Baffin portent le nom de William Baffin, le fameux explorateur, qui, entre 1612 et 1616, fit cinq voyages d'explorations dans l'Arctique; en 1616, il atteignit la latitude de 77.30', qu'aucun navigateur n'atteignit avant plus de deux cent ans plus tard.

Baffin a immortalisé les noms de ses patrons en nommant le détroit Smith, le cap Digges, etc.; le détroit Smith, d'après Sir Thomas Smith, un riche et puissant marchand de Londres et premier gouverneur de la Compagnie des Indes Orientales; le détroit Jones, d'après l'échevin Thomas Jones, un marchand de Londres; le cap Digges, d'après Sir Dudley Digges; le détroit Wolstenholme, d'après Sir John Wolstenholme; l'île Hakluyt, d'après

Richard Hakluyt, le fameux géographe, et le détroit Lancaster, d'après Sir James Lancaster.

L'île Mill a été ainsi nommée par Bylot, à cause de "l'émoulage" de la glace qui vient s'user sur ses rives.

Le détroit Davis rappelle le souvenir du fameux navigateur, John Davis (1550-1605), qui, en 1585, fit des expéditions dans la mer Arctique. Il nomma le cap Walsingham d'après Sir Thomas Walsingham, Secrétaire d'Etat; le détroit Exeter, d'après les marchands de la ville du Devonshire qui lui avaient prêté leur concours; le golfe Cumberland, d'après le comté de Cumberland, commandant de l'escadre des Azores en 1689, dont Davis avait fait partie; le cap Gods Mercy commémore l'endroit de leur "première entrée pour la découverte"; le cap Chidley, à l'entrée du détroit d'Hudson, a été ainsi nommé d'après John Chidley, qui mourut dans le détroit de Magellan, au cours d'un voyage ayant pour but la circumnavigation du globe.

La baie et le détroit d'Hudson sont ainsi nommés d'après Henry Hudson, le malheureux explorateur qui, en 1611, périt misérablement sur les côtes de la baie qui porte son nom, après avoir été abandonné par son équipage révolté. Hudson nomma les caps Wolstenholme et Digges d'après Sir John Wolstenholme et Sir Dudley Digges, les patrons de l'exploration arctique; le cap Prince Henri, d'après l'aîné des fils de Jacques Ier, qui s'intéressa vivement à l'expédition arctique; mais ce nom est maintenant tombé en désuétude; le cap Reine Anne, d'après Anne de Danemark, femme de Jacques Ier; l'île Charles, d'après son fils le Prince Charles, plus tard Charles Ier, et les îles Gods Mercies rappellent comment il échappa à un naufrage dans le détroit d'Hudson.

Le chenal Fox et la terre de Fox immortalisent le voyage de Luke Foxe en 1631. Foxe nomma les îles Sauvages d'après les Esquimaux qu'il vit à ces endroits; l'île Salisbury, d'après le comte de Salisbury, premier Lord de la Trésorerie; l'île Nottingham, d'après le comte de Nottingham, grand amiral; les îles Welcome de Rowe, d'après Sir Thomas Rowe; on donne aussi ce nom au détroit qui sépare l'île Southampton du continent; l'île Brooke Cobham—maintenant île Marble — fut ainsi nommée d'après Sir John Brooke, plus tard Lord Cobham. Le nom des îles "Brigges his Mathematicks" était destiné à perpétuer la mémoire de son ami et patron, Henry Briggs, mais ce curieux nom n'a pas été conservé. Il nomma les îles Trinité d'après Trinity House; la plus éloignée du groupe, portant le nom de Cooke, doit son nom à un bienfaiteur de cette institution; "les caps King Charles et Maria, en souvenir très sacré et fidèle de mon roi et de ma reine"; le cap Weston, d'après Lord Weston, Lord Commissaire de la Marine; le cap Dorchester, d'après Sir Dudley Carleton, 1er Lord Dorchester, et le cap Dorset d'après Edward Sackville, comte de Dorset.

La baie James a été nommée d'après Thomas James et perpétue le souvenir de son exploration, en 1631, de cette partie de la baie d'Hudson. Le cap Marie-Henriette fut nommé par lui d'après la reine Marie-Henriette; l'île Weston, d'après Lord Weston; l'île Danby, d'après le comte de Danby. La maison dans laquelle il passa l'hiver fut nommée Charles-town—contracté à Charlton, — lequel nom s'applique aussi à l'île sur laquelle la maison fut construite, et l'île Cary fut nommée d'après Thomas Carie, un gentilhomme de la Chambre du Roi.

La baie Frobisher est ainsi nommée d'après le célèbre navigateur, Martin Frobisher, qui fit trois voyages à la baie qui porte son nom. Il nomma le cap Warwick et le détroit de la Comtesse de Warwick, d'après son patron, le comte de Warwick, et sa femme, respectivement; la pointe reine Elizabeth, d'après la reine; le détroit Yorke, d'après le capitaine Yorke, commandant du

Michael pendant le deuxième voyage; l'île Hall, d'après le capitaine de l'un de ses vaisseaux; l'île et le détroit Gabriel, d'après l'un de ses vaisseaux, et le détroit Jackman, d'après le commandant en second de l'*Ayde*.

Les îles Button, détroit d'Hudson, et la baie Button, près de Churchill, sont ainsi nommées d'après Sir Thomas Button qui, en 1612, explora la partie sud-est de la baie d'Hudson et hiverna à Port Nelson; l'île Révolution porte le nom de son vaisseau. L'île Bylot tire son nom de l'un de ses compagnons, associé plus tard à Baffin. Il donna aussi à un cap situé à l'extrémité sud de l'île Coats, le curieux nom de Carys Swansnest et que Miller Christy croit avoir été choisi d'après un nid de cygnes sauvages qu'aurait découvert un membre de son équipage, du nom de Cary. Il se peut aussi que ce cap doive son nom à Allwin Carey, qui était capitaine-propriétaire sur le vaisseau de Baffin, 1616, et d'après qui furent nommées les îles Carey à la tête de la baie de Baffin. Button passa l'hiver à l'embouchure de la rivière Nelson actuelle, qui porte le nom de son maître-pilote qu'il inhuma à cet endroit. L'île Mansel —souvent écrit Mansfield—fut nommée d'après un parent de Button, Sir Robert Mansel, vice-amiral d'Angleterre.

Le vicomte Melville, premier lord de l'Amirauté, voit son nom immortalisé par la péninsule, le détroit et l'île Melville et la baie Melville, dans le Groënland; le cap et la péninsule Cockburn sont nommés d'après l'amiral Sir George Cockburn, l'un des lords de l'Amirauté. L'île Ellesmere a été ainsi nommée par Inglefield d'après Lord Ellesmere qui était, en 1825, vice-président de la Société Royale de Géographie. Les caps Isabelle et Alexandre marquent le ''point le plus avancé'' atteint par Ross en 1818 et sont nommés d'après ses vaisseaux. La baie Lincoln porte le nom du président Abraham Lincoln, et la terre Arthur, la chaîne Garfield, la terre Grant, la baie Buchanam et l'île Taylor, les noms d'autres présidents.

La terre et le golfe Inglefield ont été nommés d'après l'amiral Inglefield, l'explorateur arctique; le bassin Kane et la terre de Hall, d'après le Dr Elisha Kent Kane et C. F. Hall, explorateurs américains; la terre Grinnell, d'après le marchand et philanthrope américain. Les îles Somerset et Devon furent ainsi nommées, respectivement, par Parry et le Lieutenant Liddon, d'après leur comté natal; l'île Cornwallis, d'après l'amiral Sir William Cornwallis; l'île Bathurst, d'après le troisième comte de Bathurst; l'île et le cap Eglington, d'après le comte d'Eglington; et l'île et le chenal Byam Martin d'après Sir Thomas Byam Martin, Contrôleur de la Marine.

Le nom de Sir John Franklin se rencontre par dix fois, et pour un cas, est assez approprié: c'est le nom du détroit que l'*Erebus* et le *Terror* passèrent pour la dernière fois. Son nom a aussi été donné au district provisoire de Franklin, mais en vertu d'une loi édictée dernièrement, ce territoire fait maintenant partie du Canada Nord, dans les Territoires du Nord-Ouest. Le nom de sa deuxième femme a été donné à deux caps, une pointe, une baie et une île, et celui de sa nièce, Melle Isabelle Cracroft, à quatre caps, une baie et un détroit; les rivières Booth, Wright et Sellwood, le cap Majendie et le cap Simpkinson sont nommés d'après ses parents; les îles Tasmanie rappellent l'accueil sympathique des Tasmaniens à Lady Franklin; l'île Helpburn porte le nom de son domestique et l'île Porden, le nom de fille de sa première femme.

Une péninsule, deux caps, une pointe, une montagne, une chute et un port portent le nom de Parry et celui de sa femme a été donné à l'île Lady Parry et la pointe Catherine. En outre du détroit Barrow, le nom du géographe enthousiaste se trouve perpétué par un havre, une rivière, une baie, une péninsule et un cap.

Le golfe Boothia et la péninsule de ce nom honorent la mémoire de Sir Félix Booth, promoteur de l'exploration arctique; l'île Banks est nommée

d'après Sir Joseph Banks, président de la Société Royale; la terre de Baring, d'après Sir Francis Baring, premier lord de l'Amirauté; la terre Wollaston d'après le Dr W. H. Wollaston, chimiste et physicien anglais de renom.

Les membres des familles royales sont bien représentés; ainsi: l'île Kent a été nommée d'après le duc de Kent, et la péninsule Kent, d'après la duchesse de Kent, père et mère de feue la reine Victoria. L'île du Roi William est nommée d'après le roi William IV, et la baie et la péninsule Adélaïde, d'après sa femme; l'île et le détroit Victoria et le chenal Queens d'après la feue reine; la terre et le détroit Prince Albert, d'après feu le prince consort; l'île du Prince de Galles, d'après le roi Edouard VII et l'île Cornwall, d'après un de ses titres; la baie Prince Alfred, d'après le duc d'Edinburgh; l'île Princesse Royale, d'après feue l'impératrice d'Allemagne; la terre du roi Oscar et le détroit du prince héritier Gustave, d'après feu le roi et le roi actuel de Suède; le cap Frédéric VII et la baie Frédéric VII, d'après le roi de Danemark et le cap Christian Frédéric, d'après un prince héritier; le cap Léopold, d'après Léopold 1er, roi des Belges; la baie Napoléon, le cap Eugénie et l'île du Prince Impérial, d'après la malheureuse famille royale de France; l'île Prince Patrick, d'après feu le duc de Connaught; la baie Princesse Marie d'après la princesse Marie Emélie, duchesse d'Hamilton. L'anse du Prince Régent a été nommée d'après le prince de Galles, plus tard George IV, et le golfe du Couronnement a été découvert l'anniversaire de son couronnement; les îles Heiberg, Ellef Ringnes et Amund Ringnes furent ainsi nommées par Sverdrup, d'après les patrons de son expédition. Naturellement, dans cette nomenclature qui précède, les noms d'explorateurs arctiques et d'officiers de marine prédominent. Dans la liste des premiers, on rencontre au-delà de 115 noms, en sus de ceux que nous avons déjà cités; ainsi nous y voyons ceux de Austin, Back, Belcher, Collinson, Crozier, De Haven, Fitzjames, Greely, Hamilton, Hayes, Hearne, Inglefield, Kane, John Ross, James Clark Ross, Kellett, Liddon, Lyon, M'Clintock, M'Clure, Macdougall, Clements et Albert Markham, Mecham, Nansen, Nares, Ommanney, Osborn, Penny, Pim, Pullen, Rae, Richards, Sabine, Scoresby, Simpson, Stephenson, Stewart, Sutherland, Sverdrup, Wilkes, l'explorateur antarctique, et plusieurs autres.

Presque tous les vaisseaux engagés, pendant le dix-neuvième siècle, à l'exploration de l'Arctique, ont laissé leurs noms à des accidents géographiques. C'est ainsi que nous avons: la montagne Alert, le détroit Dolphin et Union, la baie Erebus, les îles Fox, la baie Fram, le détroit Fury et Hecla, la pointe Protéus, l'anse Resolute, la baie de la Terreur et le havre de la Victoire.

Parmi les quarante-cinq officiers de marine immortalisés, citons: les amiraux Cornwallis, Exmouth, Fanshawe, Fitzwilliam, Owen, Graham Moore, Hardy, Hornby, Keppel, Lord Lyons, Lord Nelson, Ogle, Peel, Pym, Wrangell et Wager.

Les lords et les officiers de l'Amirauté ont aussi leurs noms attachés à des accidents géographiques de la région arctique. Parmi eux nous relevons: Berkeley, Eden, Hotham, Lord Melville, Houston Stewart, Milne, le comte de Northumberland, Hyde Parker, Clark et Hope, lords de l'Amirauté et Baillie-Hamilton, Barrow, Croker, Parker, Hay et Elliot, secrétaires.

NOMS DE L'"INTERIEUR".

Les noms des endroits situés à l'intérieur des terres diffèrent de ceux de la "côte", en ce sens que la plupart d'entre eux sont ou des noms indigènes ou des traductions de noms indigènes. Cela est attribuable au fait qu'ils ont été donnés, pour le plus grand nombre, par des officiers de la Compagnie de la

Baie-d'Hudson, qui, à cause de la traite de la fourrure, se trouvaient en relations plus étroites avec les indigènes.

La rivière Eastmain rappelle la désignation officielle de la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour la côte est du continent sur la baie d'Hudson; la rivière Georges fut aussi nommée d'après Georges III par des missionnaires des Frères-Unis; Koksoak est esquimeau pour "grande rivière", et Ungava signifie "très loin"; la rivière Albany, d'après Jacques, duc d'York et d'Albany, plus tard Jacques II; la rivière Hayes, d'après James Hayes, secrétaire du Prince Rupert; la rivière Nelson, d'après le capitaine de Button qui mourut à cet endroit; la rivière Churchill, d'après le vainqueur de Bleinheim; la rivière Backs, d'après l'amiral Sir George Back; la rivière Coppermine, d'après certaines mines de cuivre qui déterminèrent Hearne à s'éloigner de la baie d'Hudson — Hearne fut le premier blanc qui découvrit la côte du continent arctique de l'Amérique Britannique du Nord; Dubawnt est du mauvais indien pour "rive d'eau", et Esclave indique le mépris des Indiens du Sud pour leurs voisins moins belliqueux du nord; le Mackenzie porte le nom de son célèbre explorateur, Sir Alex. Mackenzie; le Pelly porte le nom d'un des administrateurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson; le Frances est ainsi nommé d'après la femme de son célèbre gouverneur, Sir George Simpson, et les rivières Lewes et Stewart, d'après des officiers de la compagnie; la Liard doit son nom aux cotonniers ("Liards") qui croissent sur ses rives; Keewatin, comme tout fervent de Hiawatha le sait, signifie le "vent du nord". Yukon veut dire la "grande rivière".

A cause de l'intérêt historique qui s'y rattache, les listes suivantes ont été incluses:

(a) Une liste des diverses expéditions d'exploration dans les eaux de l'Arctique Canadien et à la Baie d'Hudson — de 1576 à 1910.

(b) Liste des officiers de ces expéditions.

(c) Liste des vaisseaux de découverte.

(d) Bibliographie des principaux ouvrages consultés.

EXPÉDITIONS PAR EAU AU CANADA SEPTENTRIONAL ET A LA BAIE-D'HUDSON, 1576-1910

PREMIER VOYAGE DE FROBISHER, 1576.

Gabriel (25 tonnes), Amiral*

Frobisher, Martin . . . . Capitaine et pilote
Hall, Christopher . . . . Commandant
Chaunsler, Nicholas . . . . Commissaire des vivres

Michael (20 tonnes)

Owen, Gryffyn . . . . Commandant

DEUXIÈME VOYAGE DE FROBISHER, 1576.

Ayde (200 tonnes)

Frobisher, Martin . . . . Général
Best, George . . . . Lieutenant de vaisseau
Philpot, Richard . . . . Enseigne
Garew, Henry . . . . Gentilhomme
Stafford, Edmund . . . . Gentilhomme
Lee, John . . . . Gentilhomme
Harvie, Edwarde . . . . Gentilhomme
Kynersley, Matthew . . . . Gentilhomme
Lyns, Abraham . . . . Gentilhomme
Kynersley, Robert . . . . Gentilhomme

---

''Dans toutes les expéditions consistant en plus deux navires, l'un était désigné pour tenir la tête et portait le nom d'*Amiral*; un autre était chargé de surveiller à l'arrière et se nommait le *Vice-Amiral.* Le jour, l'*Amiral* portait le signal régulier qu'il remplaçait la nuit par une lumière facile à distinguer. Ces vaisseaux étaient de grandeur moyenne, de trois à quatre cents tonnes, solidement construits pour porter un lourd armement; on exigeait aussi d'eux qu'ils fussent de navigation rapide. Ils portaient à la fois des soldats et des marins.

''L'officier commandant toute la flotte se nommait le *Général,* et il naviguait sur l'*Amiral.* Le commandant en second, que l'on nommait le *Lieutenant-général,* voyageait à bord du *Vice-Amiral.* Ces deux officiers recevaient leur commission par lettres patentes du Souverain, en même temps que le pouvoir de proclamer la loi martiale. On trouve encore, parmi les manuscrits des Indes Orientales, plusieurs de ces documents accordés par Elizabeth et Jacques Ier aux premiers commandants employés par l'Honorable Société des Marchands de Londres, faisant le commerce dans les Indes Orientales.

''A bord de chaque navire il y avait aussi un *Capitaine* qui ''faisait autorité sur les questions de controverse et dans les disputes sur mer''; un *Commandant* qui, sous des garanties, était responsable des marchandises reçues sur le navire; un *commissaire de vaisseau,* également sous garanties et qui devait rendre compte de toutes les marchandises à bord, et en surveiller le déchargement; un *arrimeur* qui était en charge de l'arrimage; un *contremaître* ou second du capitaine, qui avait la charge des clefs des écoutilles, et un *pilote* pour diriger seulement la conduite du bateau et sa direction de port en port.'' (Rundall).

Brackenburye, Frauncis	*Gentilhomme
Armshow, William	Gentilhomme
Forder, Francis	Caporal des munitions
Hall, Christopher	Commandant
Jackman, Charles	Second
Dyer (ou **Dier**), **Andrew**	Pilote
Coxe, Richard	Maître-canonnier

Gabriel (25 tonnes)

Fenton, Edward	Capitaine
Smyth, William*	Commandant
Tanfield, William	Gentilhomme

Michael (20 tonnes)

Yorke, Gilbert	Capitaine
Beare, James	Commandant
Chamberlaine, Thos	Gentilhomme

TROISIÈME VOYAGE DE FROBISHER, 1578.

Ayde (Amiral), 200 tonnes

Frobisher, Martin	Général
Hall, Christopher	Pilote en chef de la flotte
Sellman, Edward	Notaire
Holmes, ———	Quartier-maître

Thomas Allen (Vice-Amiral)

Yorke, Gilbert	Capitaine
Jackman, Charles	Commandant, (Pilote en chef pour la découverte)

Judith (Lieutenant-Général)

Fenton, Edward	Chapelain

Michael (25 tonnes)

Kinnersley (**Matthew** ou **Robert**, "gentilshomme" lors du second voyage)	Capitaine

Anne Francis (Contre-Amiral)

Best, George	Capitaine
Beare, James	Commandant

Hopewell

Carew, Henry	Capitaine

---

*Entraîné par dessus bord, le 30 août 1577.

Beare

Philpot, Richard (enseigne sur l'*Ayde*, lors du deuxième voyage) . . . . Capitaine

*Thomas**

†**Tanfield, William** . . . . Capitaine
Coxe, Richard . . . . Pilote

Emmanuel, aussi nommé le *Armenall* et le *Armonell*

Courtney, ———— . . . . Capitaine

Francis

Moyles (ou **Morice**), **Thomas** . . . . Capitaine

Moone

Upcot (ou **Upcote**) . . . . Capitaine
Lakes, John . . . . Commandant

Emmanuel (le vaisseau aussi nommé le *Busse* de Bridgewater)

Newton, ———— . . . . Capitaine

Solomon (aussi nommé le *Salamander*)

Randal, Hugh . . . . Capitaine

Denis (100 tonnes) perdu au large de l'île de Baffin

Kendall, ———— . . . . Capitaine

Gabriel (20 tonnes)

Harvey, Edwarde . . . . Capitaine
Davis, Robert . . . . Commandant
‡**Wolfall,** ———— . . . . Chapelain
Girido, Lucke . . . . Vice-Amiral à Meta Incognita
Dyer, Andro (ou **Andrew**) . . . . "Commandant du vaisseau qui ne quitte pas le pays"
Stafford, Edmund . . . . Gentilhomme (?)
Brakenburie, Fraunces . . . . Gentilhomme
Lee, John . . . . Gentilhomme
Chamberlaine, Thomas . . . . Gentilhomme
Linche, Abraham . . . . Gentilhomme
Sotle, Dennys . . . . Gentilhomme
Kirkman, Henrie . . . . Gentilhomme

---

*N'atteignit pas la terre, retourna en Angleterre.
†William Tanfield était un des "gentilshommes" du deuxième voyage.
‡Probablement à bord de l'*Ayde*.

PREMIER VOYAGE DE DAVIS, 1585

Sunneshine (50 tonnes)

Davis, John . . . . Capitaine et pilote en chef
Eston, William . . . . Commandant
Pope, Richard . . . . Second
Jane (ou **Janes**), **John** . . . . Subrécargue ou commis
Davie, Henry . . . . Canonnier
Crosse, William . . . . Maître d'équipage

Mooneshine (35 tonnes)

Bruton, William . . . . Capitaine
Ellis, John . . . . Commandant

DEUXIÈME VOYAGE DE DAVIS, 1586

Mermaiyde (120 tonnes)*

Davis, John . . . . Général

Sunneshine (60 tonnes)†

Pope, Richard . . . . Capitaine
Carter, Marke . . . . Second
Morgan, Henry . . . . Commissaire des vivres

Mooneshine (35 tonnes)

Eston, William . . . . Capitaine (probablement)

North Star (pinasse, 10 tonnes), perdu au cours d'une tempête, le 3 septembre 1586

TROISIÈME VOYAGE DE DAVIS, 1587.

Elisabeth

Davis, John . . . . Général
Bruton, William . . . . Capitaine
Jane (ou **Janes**), **John** . . . . Subrécargue

Sunneshine (50 *ou* 60 *tonnes*)

Ellen (pinasse;*† ne dépassait probablement pas 20 tonnes)

Churchyard, John . . . . Pilote
(L'amiral Albert H. Markham est "porté à croire que Davis poursuivit sa croisière aventureuse sur le *Ellen*, le plus petit des trois".

---

*Renvoyé au port de Sukkertoppen, Groënland; Davis est transféré à bord du *Sunneshine.*

†Dans son premier voyage Davis donne un tonnage de 50 tonnes.

*†Jane (ou Janes) l'appelle un "bordé à clin" à cause de la façon particulière dont on avait fait chevaucher les bordages.

VOYAGE DE WAYMOUTH, 1602

Discovery (70 tonnes)††

Waymouth, George	Capitaine
Cartwright, John	Prédicant
Adams, Bartholomew	Chirurgien
Yerworth, Thomas	Commissaire des vivres
Drew, John	Commandant
Blackmoor, John	Commandant en second

Godspeed (60 tonnes)

Cobreath (ou **Colbert**), **William**	Capitaine
Lane, John	Commandant
Pullison, Ed.	Commissaire

PREMIER VOYAGE DE HALL, 1605. (Expédition danoise à la côte occidentale du Groënland)

Trost (*Consolation*), 60 tonnes

Cunningham, John	Amiral
Arnold, ———	Lieutenant (officier dirigeant)
Hall, James	Pilote

Den Röde Löve (*Lion Rouge*), 70 tonnes

Lindenow, Godske	Capitaine
Mannteufel, Karsten	Lieutenant
Kieldsen, Peter	Pilote

Katten (*Chat*), pinasse d'environ 24 tonnes

Knight, John	Capitaine
Leyell, Alexander	Second

DEUXIÈME VOYAGE DE HALL, 1606. (Expédition danoise à la côte occidentale du Groënland)

Trost (*Consolation*), 70 tonnes

Lindenow, Godske	Amiral
Hall, James	Second et pilote

Den Röde Löve (*Lion Rouge*), 70 tonnes

Cunningham, John	Capitaine

Ornen (*Aigle*) 100 tonnes, communément nommé *Urin ou Vrin*

Bruun, Hans	Capitaine
Foss, Philip de	Lieutenant et second

††Foxe dit qu'il avait "deux flibots", l'un de 70, l'autre de 60 tonnes.

Gilliflower (généralement connu sous le nom de *Gillibrand, Gilbert* ou *Angelibrand*), 40 tonnes

Richardson, Carsten	Capitaine

Katten (*Chat*), pinasse d'environ 24 tonnes

Nolk, Anders	Capitaine

TROISIÈME VOYAGE DE HALL, 1607. (Expédition danoisc à la côte occi-orientale du Groënland)

Trost (60 tonnes)

Richardson, Carsten	Capitaine, commanda l'expédition
Hall, James	Pilote en chef

Greenland Bark

VOYAGE DE KNIGHT, 1606

Hopewell (40 tonnes)

Knight, John	Capitaine et Commandant
Gorrell, Edward	Second
Brunel, Oliver	?

VOYAGE D'HUDSON, 1610-11

Discovery (55 tonnes)

Hudson, Henry*	Commandant
Juet, Robert†	Second
Bylot, (ou **Bilethq, Robert**††	Second, après suspension de Juet
Staff, Philip	Charpentier (entraîné à la dérive)
Prickett, Abacuk	Agent pour les Aventuriers (survivant)
Wilson, Edward	Chirurgien

QUATRIÈME VOYAGE DE HALL, 1612 (à la côte occidentale du Groënland)

Patience (140 tonnes)

Hall, James	Commandant
Gordon, William	Second
Hemsley, John	Second

---

*Jeté à la dérive avec huit hommes de l'équipage; ne donna plus signe de vie; mourut probablement d'épuisement. Des révoltés, deux moururent, quatre furent tués et huit atteignirent l'Angleterre.

†Fut, plus tard, remplacé par Bylot; mourut pendant le voyage de retour.

††Fait capitaine après la mort de Green.

Heart's Ease (60 tonnes)

Barker, Andrew	Capitaine, (après la mort de Hall, fut commandant de l'expédition, à bord du *Patience*
Huntriss, William	Commandant, (après la mort de Hall, fut créé capitaine
Gatonby (ou **Gatonbe**), **John**	Second, après la mort de Hall
Baffin, William	Pilote
Wilkinson, ———	Subrécargue (?)

VOYAGE DE BUTTON, 1612-13

Resolution

Button, Thomas	Amiral
Nelson, Francis*	Commandant
Gibbons, William	Volontaire
Hawkridge, William	Volontaire
Prickett, Abacuk	?
Wilson, Edward	Chirurgien

Discovery (55 tonnes)

Ingram, John	Capitaine
Bylot (ou **Bileth**), **Robert**	Second (?)

CINQUIÈME VOYAGE DE BAFFIN, 1616

Discovery (55 tonnes)

Bylot (ou **Bileth**), **Robert**	Commandant
Baffin, William	Pilote
Hubert (ou **Hubart** ou **Hubbert**), **Josias**†	?
Carye, Allwin	Subrécargue

VOYAGE DE GIBBONS, 1614

Discovery (55 tonnes)

Gibbons, William	Commandant

VOYAGE DE HAWKRIDGE, *† 1617?

Hawkridge, William	Capitaine

*Mort au Port Nelson actuel, T. N. H. O.

†Josias Hubert (aussi Hubart et Hubbert) "navigua sous Button, probablement en qualité de second ou de pilote d'un des vaisseaux." ("Expéditions Arctiques Danoises" de Gosch). Fit probablement partie de l'expédition de Bylot et de Baffin à "la baie d'Hudson en 1615" et l'on sait qu'il les accompagna dans leur remarquable voyage à la baie de Baffin en 1616.

*†Miller Christy croit que ce voyage eut lieu en 1617 ou 1625, à cette dernière date probablement, si, toutefois, il s'est effectué.

VOYAGE DE MUNK, 1619-20 (Expédition danoise)

Enhiörningen (*Unicorn*)

Munk, Jens*	Commandant de l'expédition
Stygge, Mauritz	Lieutenant
Jensen, Rasmus	Chapelain
Caspersen, Casper	Chirurgien
Olluffsen, Jan	Capitaine
Gourdon (ou **Gordon**), **William**	Premier officier (?)
Brock, Hans	Deuxième officier
Opsloe, Christoffer	Canonnier en chef
Arffuedsen, Suend	Charpentier

Lamprenen (*Lamprey*)

Hendrichsen, Jens	Capitaine
Watson, John	Premier officier (?)
Pettersen, Jan	2ième officier
Volske, David	Chirurgien

VOYAGE DE FOXE, 1631

Charles, pinasse (70 tonnes)

Foxe, Luke	Capitaine et Pilote
Dune, ————	Commandant
Yourin (**Hourin** ou **Urin**)	Commandant en second

VOYAGE DE JAMES, 1631-32

Henrietta Maria (70 tonnes)

James, Thomas	Capitaine
Clements, William	Lieutenant
Price, Arthur	Capitaine
Warden, John	Premier officier, (m. le 6 mai 1632)
Whittered, John	2ième officier (1er officier après la mort de Warden)
Bilson, Nathaniel	Chirurgien
Palmer, John	Maître d'équipage
Edwards, Richard	Canonnier
Cole, William	Charpentier

---

*Tous moururent, à l'exception de Munk et de deux hommes; le retour se fit à bord du *Lamprenen.*

VOYAGE DE KNIGHT, 1719*

Albany

Knight, James	Commandant de l'expédition
Barlow (ou Berley), George	Capitaine

Discovery

Vaughan, David	Capitaine

VOYAGE DE SCROGGS, 1722

Whalebone

Scroggs, John	Commandant

VOYAGE DE MIDDLETON, 1741-42

Furnace

Middleton, Christopher	Capitaine, commandant de l'expédition
Rankin, John	Lieutenant
Wilson, Robert	Commandant
Napier, ———	Commandant
Wygate (ou Wigate), John	Commis
Carew, Robert	Second
Ellis, Henry	Agent pour les Aventuriers
Thompson, Edward	Chirurgien
Axx, George	Canonnier
Hodgton, J	?

Discovery

Moor, William	Capitaine

VOYAGE DE SMITH ET MOOR, 1746-47

Dobbs (180 tonnes)

Moor, William	Commandant
Ellis, Henry	Agent pour les Aventuriers

California (140 tonnes)

Smith, Francis	Capitaine
Holding, ———	Lieutenant
Bowden, ———	Premier officier
Westal, ———	2ième officier
Drage, T. S.	Commis

*Les deux vaisseaux coulèrent à fond dans le havre de l'île Marble et les survivants, réfugiés sur l'île, périrent d'inanition.

VOYAGES DE CHRISTOPHER, 1761-1762

Churchill (chaloupe)

Christopher, ———	Capitaine

TROISIÈME VOYAGE DE COOK, 1776-80

Resolution

Cook, James*	Capitaine, commandant de l'expédition
Core, John†	1er Lieutenant
King, James**	2ième Lieutenant
Williamson, John	3ième Lieutenant
Bligh, William	Commandant
Anderson, William††	Chirurgien
Lanyan, ———	Contremaître, (Lieutenant après la mort de Clarke)
Harvey, ———	Aspirant de marine (Lieutenant après la mort de Cook)
Ewin, William	Maître d'équipage
Clevely, James	Charpentier
Anderson, Robert	Canonnier
Forster, John R.	Naturaliste
Phillips, Molesworth	Lieut. de marine

Discovery (300 tonnes)

Clerke, Charles†*	Capitaine
Burney, James	1er Lieutenant
Rickman, John	2ème Lieutenant
Edgar, Thomas	Commandant
Law, John***	Chirurgien
Atkins, Eneas	Maître d'équipage
Samuel, ———	Chirurgien (après la mort d'Anderson)
Bailey, William	Observateur
Reynolds, Peter	Charpentier
Peckover, William	Canonnier

VOYAGE DE PICKERSGILL, 1776

Lion (brick)

Pickersgill, Richard, Lieut. M. R.	Commandant
Lane, ———	Patron

*Assassiné à Owhyhee, 14 fév. 1779.
†Après la mort de Clerke, commanda l'expédition à bord du *Resolute*.
**Après la mort de Clerke, commanda le *Discovery*.
††Mort le 3 août 1775.
†*A la mort de Cook, prit le commandement en chef; mourut le 22 août 1779.
***Transféré au *Resolution* après la mort d'Anderson.

VOYAGE DE YOUNG, 1777

Lion (brick)

Young, Walter, Lieut. M. R. ... ... Commandant

VOYAGE DE DUNCAN, 1790

Sea-horse

Duncan, Charles, Com. M. R. ... ... Commandant

Beaver (84 tonnes)

PREMIER VOYAGE DE JOHN ROSS, 1818

Isabella (385 tonnes)

Ross, John	Capitaine, commandant de l'expédition
Roberston, William	Lieutenant
Thom, William	Commissaires des vivres
Sabine, Edward (Cap. A. R.)	Astronome
Edwards, John	Chirurgien
Beverley,* Charles James	Assistant-chirurgien
Skene, A. M.	Aspirant de marine
Ross, James Clark	Aspirant de marine
Bushnan, John	Aspirant de marine et commis
Lewis, Benjamin	Commandant et pilote pour le Groënland†
Wilcox, Thomas	Second et pilote pour le Groënland (?)

Alexander (252 tonnes)

Parry, William Edward	Lieutenant-commandant
Hoppner, Henry Parkyns	Lieutenant
Bisson, Ph	Aspirant de marine
Nias, Joseph	Aspirant de marine
Fisher, Alexander	Assistant-chirurgien
Hooper, William Harvey	Préposé aux vivres

---

*"Beverly" sur la liste de Parry.

†Les "Commandants pour le Groënland", les "Seconds" et les "Commandants pour les glaces" se recrutaient parmi les anciens capitaines de baleiniers. On les considérait comme des officiers et ils mangeaient à la même table que ces derniers. A venir jusqu'à il y a quarante ans, il existait, dans la marine, une ligne distincte de commandants. Ils débutaient à l'âge de 14 ans comme volontaires de 2ème classe; plus tard, ils devenaient des assistants du commandant et aidaient ce dernier; commandants en second, ils étaient chargés de la cale; finalement, ils arrivaient commandants et étaient les officiers dirigeants du vaisseau. Ils n'allaient pas au delà du rang de commandants, sauf quelques-uns qui devenaient lieutenants—Elliott, sur l'*Assistance*, en était un. Lorsque le rang de commandant fut aboli, les lieutenants dirigeants remplacèrent les commandants. Les "commissaires" sont maintenant des "payeurs". Tous ces gens devraient être compris comme officiers, tout comme les mécaniciens. (Lettre de Sir Clements Markham, 24 avril 1910.)

Allison, John	Commandant et pilote, pour le Groënland
Phillips, John	Second et pilote, pour le Groënland
Halse, James	Commis

PREMIÈRE EXPÉDITION PAR TERRE DE FRANKLIN, 1819-22

Franklin, John	Commandant de l'expédition
Richardson, John	Chirurgien et naturaliste
Hood, Robert	Arpenteur
Back, George	Arpenteur

PREMIER VOYAGE DE PARRY, 1819-20

Hecla (375 tonnes)

Parry, William Edward	Lieutenant M. R., commandant de l'expédition
Sabine, Edward (Capt., R. A.)	Astronome
Beechey, Frederick William	Lieutenant
Edwards, John	Chirurgien
Fisher, Alexander	Assistant-chirurgien
Hooper, William Harvey	Commissaire des vivres
Nias, Joseph	Aspirant de marine
Dealey, William J	Aspirant de marine
Palmer, Charles	Aspirant de marine
Ross, James Clark	Aspirant de marine
Bushnan, John	Aspirant de marine
Halse, James	Commis
Crawford, George	Second, pour le Groënland
Swansea, Jacob	Maître d'équipage
Wallis, Wm	Charpentier
Scallon, James	Canonnier
Allison, John	Second, pour le Groënland

Griper (180 tonnes)

Liddon, Matthew	Lieutenant et Commandant
Hoppner, Henry Parkyns	Lieutenant
Beverley, Charles James	Assistant-chirurgien
Reid, Andrew	Aspirant de marine
Skene, A. M.	Aspirant de marine
Griffiths, William Nelson	Aspirant de marine
Wakeham, Cyrus	Commis
Elder, Alexander	Commandant, pour le Groënland
Fife, George	Commandant, pour le Groënland

DEUXIÈME VOYAGE DE PARRY, 1821-23

Fury (377 tonnes)

Parry, William Edward	Capitaine, commandant de l'expédition
Fisher, Rév. George	Chapelaine et astronome
Nias, Joseph	Lieutenant
Reid, Andrew	Lieutenant
Edwards, John	Chirurgien
Skeoch, James	Assistant-chirurgien
Hooper, William Harvey	Commissaire aux vivres
Henderson, John	Aspirant de marine
Crozier, Francis Rawdon Moira	Aspirant de marine
Ross, James Clark	Aspirant de marine
Bushnan, John	Assistant-arpenteur
	Commis
Halse, James	Commandant, pour le Groënland
Allison, John	
Crawford, George	Second, pour le Groënland
Scallon, James	Canonnier

Hecla (375 tonnes)

Lyon, George Francis	Commandant
Hoppner, Henry Parkyns	Lieutenant
Palmer, Charles	Lieutenant
Fisher, Alexander	Chirurgien
M'Laren, Allan	Assistant-chirurgien
Germain, John	Commissaire
Sherer, Joseph	Aspirant de marine
Richards, Charles	Aspirant de marine
Griffiths, William Nelson	Aspirant de marine
Bird, Edward J	Aspirant de marine
Mogg, William	Commis
Fife, George	Commandant, pour le Groënland
Elder, Alexander	Second, pour le Groënland
Purfur, C.	Charpentier
Mocklin, Joseph	Canonnier
Lilly, Joseph	Maître d'équipage

TROISIÈME VOYAGE DE PARRY, 1824-25

Hecla (375 tonnes)

Parry, William Edward	Capitaine, commandant de l'expédition
Wynn, John Land	1er Lieutenant
Sherer, Joseph	2ième Lieutenant
Foster, Henry	3ième Lieutenant

Neill, Samuel	Chirurgien
Rowland, William	Assistant-chirurgien
Hooper, William Harvey	Commissaire des vivres
Brunton, John	Aspirant de marine
Crozier, Francis Rawdon Moira	Aspirant de marine
Richards, Charles	Aspirant de marine
Head, Horatio Nelson	Aspirant de marine
Harrison, James	Commis
Fiddis, J.	Charpentier
Allison, John	Commandant (Groënland)
Champion, George	Commandant (Groënland)
Smith, William	Maître d'équipage
Brothers, J. E.	Canonnier

Fury (377 tonnes)

Hoppner, Henry Parkyns	Commandant
Austin, Horatio Thomas	1er Lieutenant
Ross, James Clark	2ième Lieutenant
M'Laren, Allan	Chirurgien
Bell, Thomas	Assistant-chirurgien
Halse, James	Commissaire des vivres
Westropp, Berkley	Aspirant de marine
Waller, Charles Crump	Aspirant de marine
Bird, Edward J.	Aspirant de marine
Mogg, William	Commis
Crawford, George	Commandant (Groënland)
Donaldson, Thomas	Commandant (Groënland)
Moore, John	Canonnier
Purfur, C.	Charpentier
Wentworth, W.	Maître d'équipage

VOYAGE DE LYON, 1824

Griper (180 tonnes)

Lyon, George Francis	Commandant de l'expédition
Manico, Peter S.	1er Lieutenant
Harding, Francis	2me Lieutenant
Evans, John	Assistant-arpenteur
Leyson, William	Commissaire des vivres
Tom, John	Aspirant de marine

DEUXIÈME EXPÉDITION PAR TERRE DE FRANKLIN, 1825-27

Franklin, Jonn	Commandant
Richardson, John	Chirurgien et naturaliste
Back, George	Arpenteur
Kendall, E. N.	Assistant-arpenteur
Drummond, Thomas	Assistant-naturaliste

VOYAGE DE BEECHEY, 1825-28

Blossom

Beechey, Frederick William	Commandant
Peard, George	1er Lieutenant
Belcher Edward	Lieut.-Supér. et assistant-arpenteur
Wainwright, John	Lieutenant
Collie, Alexander	Chirurgien
Neilson, Thomas	Assistant-chirurgien
Lay, George Thomas	Naturaliste
Elson, Thomas	Commandant
Marsh, George	Commissaire des vivres
***Gould, J. F**	Officier d'Amirauté
Smyth, William H	Officier d'Amirauté
Wolfe, James	Officier d'Amirauté
Rendall, John	Aspirant de marine
Beechey, Richard B	Aspirant de marine
Evans, John	Commis
Osmer, Charles H.	Commis
Hockley, John	Volontaire, 1ère classe
†Crawley, John	Volontaire, 1ère classe
Barlow, J. Clarke	Volontaire, 2ième classe
Lewis, Charles	Volontaire, 2ième classe

SECOND VOYAGE DE JOHN ROSS, 1829-33

Victory (150 tonnes)

Ross, John	Capitaine, commandant de l'expédition
Ross, James Clark	Commandant
Thom, William	Commissaire des vivres
Macdiarmid, George	Chirurgien
Blanky, Thomas	Premier officier
Abernethy, Thomas	Deuxième officier
Taylor, George	Troisième officier
Brunton, Alexander	1er mécanicien
Macinnes, Allan	2ième mécanicien
Thomas, Chimham	Charpentier

EXPÉDITION PAR TERRE DE BACK, 1833-35

Back, George	Commandant de l'expédition
King, Richard	Chirurgien et naturaliste

*Laissa le vaisseau à Rio de Janeiro, pour cause de santé.
†Mourut à Otaheite.

VOYAGE DE BACK, 1836-37

Terror (340 tonnes)

Back, George	Capitaine
Smyth, William	1er Lieutenant
Stanley, Owen	2ième Lieutenant
M'Murdo, Archibald	3ième Lieutenant
Saunders, James	Commandant
Donovan, James	Chirurgien
Mould, James A.	Assistant-chirurgien
Gore, Graham	Officier
M'Clure, Robert John Le Mesurier	Officier
Fisher, Peter	Officier
Marcuard, Charles	Officier extra
Lawes, William	Commis
Green, George	Commandant (région des glaces)
Donaldson, J.	Canonnier

VOYAGE DE JAMES CLARK, 1836

Cove

Ross, James Clark	Commandant
Crozier, Francis Rawdon Moira	1er Lieutenant
Ommanney, Erasmus	Lieutenant
Inman, ———	Lieutenant
Smith, John	Officier
Jesse, M. C.	Officier
Hallett, J. R.	Commis

EXPÉDITION PAR CANOT DE DEASE ET SIMPSONS, 1837-39

Dease, Peter Warren	Commandant
Simpson, Thomas	Arpenteur

TROISIÈME EXPÉDITION DE FRANKLIN, 1845-48

Erebus (370 tonnes)*

Franklin, Sir John	Capitaine, commandant de l'expédition
Fitzjames, James	Commandant
Gore, Graham	1er Lieutenant
Le Vesconte, Henry P. D.	2ème Lieutenant
Fairholme, James William	3ème Lieutenant
Des Voeux, Charles F.	Officier

*L'*Erebus* et le *Terror* étaient deux anciens vaisseaux à bombes, construits très solides... et ils étaient munis de légères hélices auxiliaires et de petits engins et bouilloires. (Vie de M'Clintock par Markham.)

Sargent, Robert O	Officier
Couch, Edward	Officier
Collins, Henry F.	Commandant en second
Osmer, Charles H	Paie-maître
Stanley, Stephen S	Chirurgien
Goodsir, Henry D. S.	Assistant-chirurgien et naturaliste
Weekes, John	Sous-officier breveté
Terry, Thomas	Sous-officier breveté
Gregory, John	Sous-officier breveté
Reid, James	Commandant (région des glaces)
Bromley, John	Charpentier

Terror (340 tonnes)

Crozier, Francis Rawdon Moira	Capitaine
Little, Edward	1er Lieutenant
Hodgson, George H	2ème Lieutenant
Irving, John	3ème Lieutenant
Hornby, Frederick J	Officier
Thomas, Robert	Officier
Macben, Gillies A.	Commandant en second
Blanky, Thomas	Commandant (région des glaces)
Peddie, John S	Chirurgien
M'Donald, Alexander	Assistant-chirurgien
Helpman, Edward J. H	Commis-en-charge
Honey, Thomas	Charpentier
Lane, John	Sous-officier breveté
Thompson, James	Sous-officier breveté

EXPÉDITION DE RAE, 1846-47

Rae, Dr. John	Commandant

VOYAGE PAR CANOT DE RICHARDSON, 1848

Richardson, Dr. John	Commandant
Rae, Dr. John	Commandant en second

VOYAGE PAR CANOT DE RAE, 1849

Rae, Dr. John	Commandant

VOYAGE DE SIR JAMES CLARK ROSS, 1848-49

Enterprise (380 tonnes)

Ross, Sir James Clark	Capitaine
M'Clure, Robert John Le Mesurier	1er Lieutenant
M'Clintock, Francis Leopold	2ème Lieutenant
Browne, William H. J	3ème Lieutenant

Court, Stephen	Commandant en second
Couldery, W S.	Commandant suppléant
Shellabear, W. B.	Contremaître
Grunsell, ———	Contremaître
Robertson, W.	Chirurgien
Cheyne, John P.	Aspirant de marine
Matthias, Henry	Assistant-chirurgien (m. juin 1849)
Whitehead, Edward	Commis
Biggs, James	Commissaire des vivres
Abernethy, Thomas	Commandant (région des glaces)
Hall, ———	Charpentier

Investigator (340 tonnes)

Bird, Edward J.	Capitaine
Ross, M. G. H. W.	1er Lieutenant
Robinson, Frederick	2ème Lieutenant
Barnard, John J.	3ème Lieutenant
Tatham, W.	Commandant
Anderson, Robert	Chirurgien
Moore, L. J.	Officier
Cresswell, Samuel Gurney	Officier
Allard, John H.	Commandant en second
Tracy, ———	Contremaître
Adams, Edward	Assistant-chirurgien
Gilpin, John D.	Commis-en-charge
Dean, William	Charpentier
Osborne, ———	Maître d'équipage

VOYAGE DE SAUNDERS, 1849-50*

North Star (500 tonnes)

Saunders, James	Capitaine commandant
Way, John	Premier commandant en second
Norman, M.	Commandant en second
Gawler, H. B	Commandant en second
Rae, James	Assistant-chirurgien
Rutter, James J.	Commis-en-charge
Leask, John	Commandant (région des glaces)
Aylen, John F. R.	Contremaître
Sabester, John	Commandant en second

*Avec des provisions pour l'expédition de Sir James Clark Ross.

VOYAGE DE KELLETT, 1848-51

Herald (500 tonnes)

Kellett, Henry	Capitaine commandant
Maguire, Rochfort	1er Lieutenant
Trollope, H.	Lieutenant
Cooper, E.	Lieutenant
Billings, W. J.	Assistant-chirurgien
Hill, J. S.	Commandant
Parsons, W. F.	Commandant en second
Pim, Bedford Clapperton Travelyan*	Aspirant de marine
Pakenham, Robert E.	Aspirant de marine
Roche, Richard	Aspirant de marine
Goodridge, John	Aspirant de marine
Woodward, J.	Commissaire des vivres
Hutchinson, John	Officier
Seemann, Berthold	Naturaliste
Hull, Thomas A.	Contremaître
Allen, G. H.	Contremaître
Jago, Edwin	Commis (transféré au *Plover*)
Whiffen, J. C.	Commis

Plover (213 tonnes), vaisseau à provisions, 1848-54

Moore, Thomas E. L.	Commandant (démis, juillet 1852, par promotion)
Maguire, Rochfort	Commandant (succéda à Moore, juillet 1852)
Lee, William A. R.	Lieutenant (renvoyé, sept. 1849, pour retourner sur l'*Asia*)
****Pullen, William John Samuel**	Lieutenant
†Hooper, William Hulme	Officier suppléant
Vernon, Charles E. H.	Lieutenant
Cooper, Edward James Lloyd	Lieutenant
Gordon, G. J.	Officier suppléant
***†Bouchier, Thomas**	Commandant en second suppléant
***Martin, Henry**	Commandant en second (démis, juillet 1852)
Lee, Francis	Commandant en second suppléant
Hobson, William Robert	Officier
Grey, H. R. E.	Aspirant de marine
Adams, Edward	Assistant-chirurgien

*Transféré au *Plover* pour l'hiver de 1849.
**A le commandement du canot, île Wainwright à la rivière Mackenzie, 1849-50.
*Enlevés pour service au voyage en canot à la rivière Mackenzie.
*†Transféré du "*Herald*" au "*Plover*", 1850.

Forster, Thomas B.	Assistant-chirurgien (sept. 1851 à juillet 1852)
Simpson, John	Assistant-chirurgien
Moore, William H.	Contremaître
Lindsay, John J.	Commissaire des vivres et Paie-maître
*Abernethy, John	Commandant (pour les glaces)
Hall, Thomas A.	Commandant en second (en 1852)
Stevenson, W. C.	Contremaître
Jago, Edwin	Commis-en-charge

VOYAGE EN CANOT DE PULLEN, 1849-50

Logan et *Louisa*

Pullen, W. J. L.	Lieutenant Commandant
Hooper, William Hulme	Lieutenant
Martin, Henry	2me Officier
Abernethy, John	2me Commandant

VOYAGE DE SHEDDEN, 1848-49

Nancy Dawson (yacht)

Shedden, Robert A.	Commandant
Parsons, W. F	(Transféré du *Herald*, sept. 1849)
Dunn, ———	Officier en chef

EXPÉDITION PENNY, 1850-51

Lady Franklin (200 tonnes)

Penny, William	Capitaine, commandant de l'expédition
Marshall, John	Officier
Leiper, John	2ème Officier
Stuart, John	3ème Officier
Goodsir, Robert Anstruther	Chirurgien
Petersen, Johan Carl Christian	Interprète
Robinson, Moses	Maître d'équipage
Hendry, Daniel	Charpentier

*Enlevé pour service au voyage en canot à la rivière Mackenzie.

DOC. PARLEMENTAIRE No 21a.

Sophia (100 tonnes)

Stewart, Alexander	Capitaine
Manson, Donald	Officier
Reid, M. James	2ème Officier
Sutherland, Peter C.	Chirurgien
Samuel, Alexander	Maître d'équipage
Shiells, Matthew	Charpentier

EXPÉDITION AUSTIN, 1850-51

*Resolute** (410 tonnes)

Austin, Horatio Thomas	Commandant de l'expédition
Aldrich, Robert Dawes	1er Lieutenant
Browne, William Henry J.	2ème Lieutenant
Pearse, Richard Bulkeley	Officier
May, Walter William	Officier
Cheyne, John P.	Officier
Brooman, John E.	Commissaire des vivres
Bradford, Abraham Rose	Chirurgien
King, Richard	Assistant-chirurgien
Allen, Robert Calder	Commandant
McDougall, George Francis	Commandant en second
Langley, ———	Maître d'équipage
Hall, ———	Charpentier
Dewes, James	Commis

Pioneer† (430 tonnes)

Osborn, Sherard	Lieutenant Commandant
Allard, John H.	Commandant en second
Picthorn, T. R.	Assistant-chirurgien
Harwood, ———	Mécanicien
Webb, Henry P.	Assistant-mécanicien

*Assistance**† (430 tonnes)

Ommanney, Erasmus	Capitaine
M'Clintock, Francis Leopold	1er Lieutenant
Elliott, James E.	2ème Lieutenant
Mecham, George Frederick	3ème Lieutenant
Donnett, James J. L.	Chirurgien
Ede, Charles	Assistant-chirurgien
Hamilton, Richard Vesey	Officier
Bance, Henry Prescott	Officier

*Se nommait auparavant le *Ptarmigan.*
†Se nommait autrefois le *Eider;* faisant le commerce sur la Baltique.
*†Se nommait auparavant le *Baboo.*

Markham, Clements	Aspirant de marine
Harrison, E. N.	Commis-en-charge
Richards, Charles	Commis
Krabbé, Frederick John	Commandant en second
Osborn, ———	Maître d'équipage
Dean, William	Charpentier

*Intrepid** (430 tonnes)

Cator, John Bertie	Lieut. Commandant
Shellabear, W. B.	Commandant en second
Ward, John	Assistant-chirurgien
Ryder, J. N.	1er mécanicien
Purchase, Thomas	2ème mécanicien

EXPÉDITION COLLINSON ET M'CLURE, 1850-54

Enterprise (380 tonnes)

Collinson, Richard	Capitaine (commandant de l'expédition)
Phayre, George A.	1er Lieutenant
Barnard, John J.	2ème Lieutenant (tué par les indigènes, fév. 1851)
Jago, Charles T.	3ème Lieutenant
Legg, R. T. G.	Commandant (mort le 30 juin 1850)
Skead, Francis	2ème Commandant (Lieut. suppléant, 17 février 1851)
Parkes, M. T.	Officier
Anderson, Robert	Chirurgien
Adams, Edward	Assistant-chirurgien
Whitehead, Edward	Commis-en-charge (mort le 19 juin 1851)
Atkinson, John	Officier (région des glaces)
Arbuthnot, George	Officier (région des glaces)
Wise, W. N.	Officier suppléant
Turner, J. T.	Commis-en-charge (mort le 28 nov. 1854)
Woodward, James	Maître d'équipage
Waldron, William	Charpentier

Investigator (340 tonnes)

M'Clure, Robert John Le Mesurier	Commandant
Haswell, William H.	1er Lieutenant

*Auparavant le *Free Trade;* faisant le commerce sur la Méditerrannée.

Cresswell, Samuel Gurney	2ème Lieutenant
Armstrong, Alexander (M.D.)	Chirurgien
Wynniatt, Robert J.	Officier
***Sainsbury, Herbert H.**	Officier
Piers, Henry	Assistant-chirurgien
Court, Stephen	Commandant en second
Paine, Joseph Cave	Commis-en-charge
Ford, George J.	Charpentier de 2ème classe
Kennedy, George	Maître d'équipage suppléant
Newton, William	Officier (région des glaces)
May, Henry	Quartier-maître
Flinn, Michael	Quartier-maître
Brown, George	Quartier-maître
Meirtsching, John A.	Interprète esquimau

VOYAGE DE FORSYTH, 1850 (Expédition particulière)

Prince Albert (89 tonnes)

Forsyth, Charles Codrington	Commandant
Kay, William	1er Officier
Wilson, William	2ème Officier
Anderson, Henry	Officier
Snow, William Parker	Commis

TROISIÈME VOYAGE DE SIR JOHN ROSS, (Expédition particulière), 1850-51

Felix (120 tonnes)

Ross, Sir John	Commandant de l'expédition
Phillips, Charles Gerrans, Lieut. M. R.	Commandant
Abernethy, Thomas	Commandant (région des glaces)
Sevewright, S. Alexander	Officier
Porteous, David	Chirurgien

Mary (11½ tonnes), yacht de Sir John Ross, tender au *Felix*

ÉTATS-UNIS—EXPÉDITION GRINNELL, 1850-51

Advance (144 tonnes)

De Haven, Edwin J.	Commandant de l'expédition
Murdaugh, William H.	Commandant suppléant et 1er Officier
Lovell, William S.	2ème Officier
Kane, Elisha Kent	Chirurgien

*Mourut à bord du navire *Resolute*, le 14 novembre 1853.

Rescue (91 tonnes)

Griffin, Samuel P	Commandant
Carter, Robert R	1er Officier
Brooks, Henry	2ème Officier
Vreeland, Benjamin	Assistant-chirurgien

VOYAGE DE KENNEDY (Expédition particulière), 1851-53

Prince Albert (90 tonnes)

Kennedy, William	Commandant
Bellot, Joseph Réné	Lieutenant
Anderson, Henry	Officier
Cowie, Robert	Chirurgien
Leask, John	Commandant (région des glaces)
Grace, Robert	Maître d'équipage
Smith, John	Commis-en-charge
Sutherland, Kenneth	Charpentier
Hepburn, John	Ancien serviteur de Franklin

VOYAGE D'INGLEFIELD, 1852

Isabel (149 tonnes)

Inglefield, E. A.	Capitaine
Oyston (ou **Ogston**),———	Officier
Sutherland, Peter C	Chirurgien
Abernethy, Thomas	1er Officier
Manson, Donald	Commandant (région des glaces)
Bardin, ———;	Ingénieur

EXPÉDITION BELCHER, 1852-54

Assistance (430 tonnes)

Belcher, Sir Edward	Capitaine, commandant de l'expédition
Richards, George Henry	Commandant
May, Walter William	Lieutenant
Cheyne, John P	Lieutenant
Loney, J. F	Commandant
Lyall, David	Chirurgien
Richards, J. R.	Assistant-chirurgien
Herbert, Francis B	Officier
Grove, James Blair	Officier
Pym, F. W.	Officier suppléant
Lewis, James	Commis
Taylor, J	Maître d'équipage
Ken, ———	Charpentier

Pioneer (430 tonnes)

Osborn, Sherard	Lieut. Commandant
Allard, John H.	Commandant
Ricards, J. B.	Assistant-chirurgien
Harwood, J.	Mécanicien en chef
Webb, Henry P.	2ème mécanicien

Resolute (410 tonnes)

Kellett, Henry	Capitaine
Mecham, George Frederick	Lieutenant
Pim, Bedford Clapperton Trevelyan	Lieutenant
Hamilton, Richard Vesey	Lieutenant
M'Dougall, George Francis	Commandant
Domville, William T. (M.D.)	Chirurgien
Roche, Richard.	Officier
Nares, George Strong	Officier
Bray, Emile de	Enseigne de vaisseau
Richards, William H.	Commis-en-charge
Johnson, W.	Maître d'équipage (suppléant)
Dean, William	Charpentier

Intrepid (430 tonnes)

M'Clintock, Francis Leopold	Lieut. Commandant
Krabbé, Frederick J.	Commandant
Scott, Robert Charles	Assistant-chirurgien
Purchase, Thomas R.	Mécanicien
Ibbets, William Joshua	Mécanicien

North Star (vaisseau à provisions)

Pullen, William John Samuel	Commandant
Pullen, Thomas C.	Patron
Shellabear, W. B.	Commandant en second
***Court, Stephen**	Commandant suppléant (démis)
†McCormick, Robert M.	Chirurgien
Toms, Francis Yeates	Assistant-chirurgien
Alston, A. H.	Officier
Jenkins, Robert	Officier (vint à bord du *Phoenix*, 1853)
Osborn, Noel	Officier (vint à bord du *Diligence*, 1853)
Elliott, William	Commis-en-charge

*Transféré du *Investigator*.
†Pour le voyage en canot; retourna après le premier hiver.

EXPÉDITION DE RAE, 1853-54

Rae, John	Commandant

EXPÉDITION ANDERSON ET STEWART, 1855

Anderson, James	Commandant de l'expédition
Stewart, James Green	Commandant en second

DEUXIÈME EXPÉDITION DE GRINNELL, 1853-55

Advance (144 tonnes)

Kane, Elisha Kent	Commandant
Brooks, Henry	1er Officier
Hayes, Isaac Israel (M.D.)	Chirurgien
Sontag, August	Astronome
Peterson, J. Carl C	Interprète

VOYAGES D'INGLEFIELD, 1853 et 1854

Phoenix

Inglefield, E. A	Commandant
Renwick, Charles K	Mécanicien
Charlton, John F	Chirurgien
Bellot, Joseph Réné	Lieutenant
Elliott, James	2ème Lieutenant
Hawley, Henry	Paie-maître
Hills, Edward H	Commandant en second
Manson, Mr	Officier
Richards, William T	Commis-en-charge
***McCormick, Robert**	Chirurgien

Diligence (transport), 1853 et 1854

†Elliott, W	Lieutenant
Marryat, Joshua H.	Lieutenant
M'Donnell, J. F.	Officier
Holman, John R.	Assistant-chirurgien
Osborne, Noel	Aspirant de marine

Breadalbane (transport), 1853

Fawckner, W. H. (Commandant, M. R.)	Lieut. Commandant

*Retourna par le *Phoenix*. Voir *Assistance,* expédition de Belcher, 1852.
†Transféré au *Phoenix*.

Talbot, 1854

*Jenkins, Robert N.	Commandant
Wright, Arthur R	Lieutenant
Meara, Edward S.	Lieutenant
Speer, Denton.	Commandant en second
Rendall, James T.	Assistant-chirurgien suppléant

EXPÉDITION DE SECOURS KANE, 1855

Release (327 tonnes), 26 officiers et hommes

Hartstene, H. J.	Lieutenant, commandant de l'expédition
Laws, James	Assistant-chirurgien, suppléant
Lovell, William S.	Commandant suppléant
Fyffe, Joseph P.	Aspirant de marine
Hall, Van R.	Maître d'équipage

Arctic (250 tonnes)

Simms, Charles C.	Lieut. Commandant
Kane, John K.	Assistant-chirurgien suppléant
Smith, Watson	Commandant suppléant
Newell, Harman	1er Assist.-mécanicien
Johston, William	3ème Assist. - mécanicien (suppléant)

VOYAGE DE M'CLINTOCK, 1857-59

Fox (177 tonnes)

M'Clintock, Francis Leopold	Capitaine
Hobson, William Robert	Lieutenant
Young, Allen W.	2ème Officier (maître-pilote)
Walker, David	Chirurgien et naturaliste
Brands, George	Mécanicien
Petersen, J. Carl C.	Interprète

VOYAGE DE HAYES, 1860-61

Etats-Unis.

Hayes, Isaac Israel (M.D.)	Commandant
Sontag, August	Astronome
McCormick, S. J.	Maître-pilote
Dodge, Henry W.	Officier
Radcliffe, Henry G.	Assistant-astronome

*Vint sur le *Phoenix*. Voir *North Star*. (Pullen), 1853-4.

Knorr, George F.	Secrétaire du commandant
Starr, Colin C.	Second du commandant
Carruthers, Gibson	Maître d'équipage et charpentier

PREMIER VOYAGE DE HALL, 1860-62

George Henry

Hall, Charles Francis	Commandant
Budington, Sidney O.	Maître-pilote
Rodgers, Frank	1er Officier
Gardiner, A. G.	2ème Officier
Lamb, Reuben	3ème Officier
Smith, Robert	4ème Officier

EXPÉDITION PAR TERRE DE HALL, 1864-69

Hall, Charles Francis ... ...

TROISIÈME EXPÉDITION DE HALL, 1871-72

Polaris (387 tonnes)

Hall, Charles Francis	Commandant
Budington, Sidney O.	Maître-pilote
Tyson, George E.	Assistant-pilote
Chester, H. C.	Officier
Morton, William	2ème Officier
Bessels, Emil	Chirurgien
Bryan, R. W. D.	Astronome
Meyer, Frederick	Météorologiste
Schumann, Emil	Mécanicien en chef
Odell, A. A.	Assistant-mécanicien
Coffin, N. J.	Charpentier

EXPÉDITION DE NARES, 1875-76

Alert, 1045 (751 tonnes)

Nares, Georges Strong	Capitaine, commandant de l'expédition
Markham, Albert Hastings	Commandant
Feilden, Henry W. (Capt., A. R.)	Naturaliste
Aldrich, Pelham	1er Lieutenant
Parr, Alfred Athur Chase	2ème Lieutenant
Giffard, George Augustus	3ème Lieutenant
May, William Henry	4ème Lieutenant
Colan, Thomas	Chirurgien de la flotte
Moss, Edward Lawton	Chirurgien

Pullen, Rév. W. H.	Chapelain
Egerton, George Le Clerc	Sous-lieutenant
Wootton, James	1er Mécanicien
White, George	2ème Mécanicien

*Discovery** (556 tonnes)

Stephenson, Henry Frederick	Capitaine
Beaumont, Lewis Anthony	1er Lieutenant
Archer, Robert H.	2ème Lieutenant
Rawson, Wyatt	3ème Lieutenant
Fulford, Reginald B.	4ème Lieutenant
Ninnis, Belgrave	Chirurgien
Coppinger, Richard William	Chirurgien
Hodgson, Charles E.	Chapelain
Hart, Chichester	Naturaliste
Conybeare, Crawford I. M.	Sous-lieutenant
Cartmel, Daniel	1er Mécanicien
Miller, Matthew R.	2ème Mécanicien
Mitchell, Thomas	Assistant paie-maître

NOTE:—Le *Valorous* transporta du charbon à Disco, pour l'expédition.

VOYAGE DE YOUNG, 1875

Pandora

Young, Allen W.	Commandant de l'expédition
Lillingston, F. Innes	Lieutenant
Pirie, George	Lieutenant
Beynen, L. B. Koolemans	Lieutenant
Horner, A. C.	Chirurgien et naturaliste
Wilde, ——— de	Artiste
Ball, Benjamin	1er Mécanicien
Porteous, Archibald	2ème Mécanicien

VOYAGE DE YOUNG, 1876

Pandora

Young, Allen W	Commandant de l'expédition
Arbuthnot, Charles R.	Lieutenant
Pirie, George	Lieutenant
Beynen, L. B. Koolemans	Lieutenant
Becker, Von Alois Retter	Lieutenant
Grant, W. G.	Photographe

*Autrefois le *Bloodhound,* baleinière à vapeur.

Horner, A. C. . . . . Chirurgien et naturaliste
Ball, Benjamin . . . . 1er Mécanicien
Porteous, Archibald . . . . 2ème Mécanicien

EXPÉDITION GREELY, 1881-84

Greely, Adolphus W. . . . . Commandant
Kislingbury, Frederick W. . . . . Lieutenant
Lockwood, James C. . . . . Lieutenant
Pavy, Octave . . . . Chirurgien

EXPÉDITION DE LA BAIE-D'HUDSON, 1884

Neptune (465 tonnes, nettes)

Gordon, Andrew Robertson . . . . Capitaine
Sopp, William . . . . Commandant
Barry, John . . . . 1er Commandant
Hudson, William . . . . 2ème Commandant
Warham, James . . . . 3ème Commandant
Ruxton, William . . . . Ingénieur en chef
Bridge, Richard . . . . 2ème Mécanicien
Fewer, Thomas . . . . 3ème Mécanicien

PERSONNEL

Bell, Dr. Robert . . . . Géologue et médecin
Stupart, R. F. . . . . Observateur
Tuttle, C. R. . . . . Observateur
Ashe, W. A. . . . . Observateur
De Boucherville, C. V . . . . Observateur
Laperrière, A. N. . . . . Observateur
Skynner, William . . . . Observateur
Burwell, H. M. . . . . Observateur
Bennett, H. T. . . . . Observateur

EXPÉDITION DE LA BAIE-D'HUDSON, 1885

Alert (751 tonnes)

Gordon, Andrew Robertson . . . . Commandant
Barrie, John James . . . . 1er Officier
Watts, Edward . . . . 2ème Officier
Mooney, David . . . . Mécanicien en chef
Esdaile, W. F. . . . . 2ème Mécanicien
Yeadon, W. F. . . . . Charpentier

PERSONNEL

Bell, Dr Robert . . . . Médecin et géologue
McNaughton, James . . . . Assistant-géologue

Payne, Frank F.	Observateur
Tyrell, James W	Observateur
McKenzie, John	Observateur
Woodworth, Percy	Observateur
Shaw, Gilbert R.	Observateur

EXPÉDITION DE LA BAIE-D'HUDSON, 1886

Alert (751 tonnes)

***Gordon, Andrew Robertson**	Capitaine
Markham, Albert Hastings (Capt. M.R.)	Surnuméraire

EXPÉDITION DE LA BAIE-D'HUDSON, 1897

Diana, baleinière à vapeur

Wakeham, William	Commandant
Whitley, W. H.	Maître-pilote
Joy, James	1er Officier
Crossman, Thomas W.	Mécanicien en chef
Crossman, Moses	2ème Mécanicien
Howell, Harry	Maître d'hôtel en chef
McInnis, D. A.	Charpentier
McDonald, Dr	Chirurgien
Drinkwater, Graham	Secrétaire et photographe
Fisher, James, C. R.	Représentant du Manitoba

PERSONNEL

Bell, Dr. Robert	Géologue
Low, Albert Peter	Géologue
Young, George A	Assistant-géologue

VOYAGE DE SVERDRUP, 1898-1902

Fram

Sverdrup, Otto	Commandant
Baumann, Victor	Commandant en second
Raanes, Oluf	Officier
Isachsen, Gunerius Ingvald	Cartographe
Simmons, Herman Georg	Botaniste
Svendsen, Johan	Chirurgien
Bay, Edvard	Zoologiste
Schei, Per	Géologue
Olsen, Karl	Mécanicien en chef
Nodtvedt, Jacob	Mécanicien en second

*On ne possède aucun renseignement sur les autres officiers.

EXPÉDITION D'AMUNDSEN, 1903-06

Gjoa (47 tonnes)

Amundsen, Roald ...	Commandant
Hansen, Godfred ...	1er Lieutenant
Lund, Anton ...	1er Officier
Ristvedt, Peder ...	Météorologiste et mécanicien en chef
Hansen, Helmer ...	2ème Officier
Wiik, Gustav Juel ...	2ème Mécanicien

EXPÉDITION DE LOW

Neptune (465 tonnes, nettes)

Low, Albert Peter ...	Commandant et géologue
Borden, L. E. ...	Chirurgien et botaniste
Faribault, G. B. ...	Assistant-chirurgien
Halkett, Andrew ...	Naturaliste
King, Charles Frank ...	Topographe
Caldwell, G. F ...	Photographe
Bartlett, S. W. ...	Commandant
Hearn, J. ...	1er Officier
Bartlett, Moses ...	2ème Officier
Guay, L ...	3ème Officier
Ross, M. ...	Commissaire aux vivres
Crossman, W. ...	1er Mécanicien
Crossman, J. ...	2ème Mécanicien
Bruchett, S. ...	3ème Mécanicien
Moodie, J. D. (Major, R. S. à Ch. N. O. ...	Commissaire suppléant

EXPÉDITION DE PEARY, 1905-06

Roosevelt (615 tonnes)

Peary, Robert Edwin ...	Commandant
Bartlett, Robert A. ...	Maître-pilote
Bartlett, Moses ...	Officier
Wolf, Lorne K. (M.D.) ...	Chirurgien
Marvin, Ross G. ...	Secrétaire et assistant

EXPÉDITION DE BERNIER, 1906-07

Arctic (650 tonnes brutes, 436 tonnes nettes)

Bernier, J. Elzéar ...	Commandant
Hayes, George ...	Officier en chef
Morin, Octave Jules ...	2ème Officier

Green, Charles W	3ème Officier
Pépin, Joseph R.	Médecin
Vanasse, Fabien	Historien
Duncan, James	Officier de douanes
Lancefield, George R	Photographe
Weeks, W. H.	Commissaire aux vivres
Koenig, John Van	Mécanicien en chef
Bolduc, Emile	2ème Mécanicien

EXPÉDITION DE PEARY, 1908-09

Roosevelt (614 tonnes)

Peary, Robert E.	Commandant de l'expédition
Bartlett, Robert A.	Commandant
Gushue, Thomas	Officier
Wardwell, George A.	Mécanicien en chef
Scott, Banks	2ème Mécanicien
Goodsell, J. W. (M.D.)	Chirurgien
Marvin, Ross G.	Secrétaire
McMillan, Donald B.	Assistant
Borup, George	Assistant

EXPÉDITION DE BERNIER, 1908-09

Arctic (650 tonnes brutes, 436 tonnes nettes)

Bernier, J. Elzéar	Commandant
Braithwaite, George	1er Officier
Morin, Octave Jules	2ème Officier
Green, Charles W.	3ème Officier
Koenig, John Van	Mécanicien en chef
Bolduc, Emile	Mécanicien en second
Weeks, W. H.	Commissaire aux vivres
Bolduc, Joseph Etienne	Médecin
Vanasse, Fabien	Historien
McMillan, J. G.	Géologue
Jackson, W. E.	Météorologiste
Hennessey, Frank	Assist.-naturaliste

EXPÉDITION DE BERNIER, 1910*

Arctic (650 tonnes brutes, 436 tonnes nettes)

Bernier, J. Elzéar	Commandant
Morin, Octave Jules	1er Officier

Janes, Robert S.	2ème Officier
MacDonald, Edward	3ème Officier
Thibault, Joseph	Commissaire aux vivres
Koenig, John Van	Mécanicien en chef
Bolduc, Emile	Mécanicien en second
Bolduc, Joseph Etienne	Médecin
Vanasse, Fabien	Historien
Lavoie, J. T. E.	Météorologiste

*Cette expédition est maintenant (avril 1911) dans l'Arctique. Le capitaine Bernier tentera probablement le passage du Nord-Ouest, soit à l'est ou à l'ouest de l'île Banks.

LISTE DES EXPLORATEURS A LA BAIE D'HUDSON ET AUX EAUX DU NORD DU CANADA

Abernethy, John; pilote pour les glaces sur le *Plover*, voyage de Kellett, 1848-49; commandant en second suppléant lors du voyage en canots que fit Pullen à la rivière Mackenzie, 1849-50.

Abernethy, Thomas; contre-maître en second du *Victory* au deuxième voyage de John Ross, 1829-33; pilote pour les glaces sur l'*Enterprise* au voyage de James C. Ross, 1848-49; contre-maître en second du *Félix* au troisième voyage de Sir John Ross, 1850-51 et second de l'*Isabel* au voyage d'Inglefield, 1852; m., 1860.

Adams, Bartholomew; chirurgien de l'expédition Waymouth, 1602.

Adams, Edward; assistant-chirurgien de l'*Investigator* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49, et de l'*Enterprise* au voyage de Collinson, 1850-55.

Adams, Edward; assistant-chirurgien du *Plover* au voyage de Kellett, 1848-49.

Aldrich, Robert Dawes; entra dans la marine, 1824; second, 1830; lieutenant, 1842; 1er lieutenant du *Resolute* à l'expédition Austin, 1850-51; au printemps de 1851, fit plus de 550 milles en traîneau, en 62 jours; en 1860 se retira avec le rang de capitaine.

Aldrich, Pelham; neveu de Robert Dawes Aldrich; lieutenant, 1866; 1er lieutenant de l'*Alert* au voyage de Nares, 1875-76; commandant, 1876; capitaine, 1883; contre-amiral, 1898; vice-amiral, 1903; C. V. O., 1902.

Allard, John H.; commandant en second de l'*Investigator* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49, et du *Pioneer* (bateau de servitude) à l'expédition Austin, 1850-51; commandant du *Pioneer* (bateau de servitude) à l'expédition Belcher, 1852-54; commandant d'état-major, 1866.

Allen, Robert Calder; commandant du *Resolute* à l'expédition Austin, 1850-51; rechercha les îles Lowther et Garrett, voyageant 137 milles en 18 jours; se retira capitaine d'état-major, 1870.

Allen, G. H.; assistant du commandant sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; en 1871, se retira commandant d'état-major.

Allison, John; commandant et pilote (pour le Groënland) du *Alexander*, expédition Ross, 1818; commandant, pour le Groënland, de l'*Hecla*, 1er voyage de Parry, 1819-20; commandant, pour le Groënland, du *Fury* au 2ème voyage de Parry, 1821-23, et de l'*Hecla*, au 3ème voyage du même, 1824-25.

Alston, A. H.; second du *North Star* à l'expédition Belcher, 1852-53; revint à bord du *Phoenix*, en 1853.

Amundsen, Roald; commandant de l'expédition, 1903-06, au pôle magnétique nord, à bord du *Gjoa*, le seul vaisseau qui ait jamais fait le passage du Nord-Ouest.

Anderson, Henry; second du *Prince Albert* (Forsyth), 1850-51, et du *Prince Albert* (Kennedy), 1851-52.

Anderson, James; commandant de l'expédition par terre — à la recherche de Franklin—du Grand lac des Esclaves à l'embouchure de la rivière Backs, 1855.

Anderson, John Brett; aspirant de marine sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51.

Anderson, Robert; canonnier du *Resolution*, troisième voyage de Cook, 1776-80.

Anderson, Robert; chirurgien de l'*Investigator* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49, et de l'*Enterprise*, au voyage de Collinson, 1850-54.

Anderson, William; chirurgien du *Resolution*, 3ème voyage de Cook, 1776-78; m. 3 août 1778.

Arbuthnot, Charles R.; lieutenant du *Pandora*, voyage de Young, 1876.

Archer, Robert Hugh; aspirant de marine, 1857; lieutenant, 1872; lieutenant du *Discovery*, au voyage de Nares, 1875-76; se retira capitaine, 1860.

Arffuedsen, Suend; charpentier sur l'*Enhiörningen*, voyage de Munk, 1619-20; m. 30 mars 1620.

Armshow, William; "Gentilhomme", deuxième voyage de Frobisher, 1577.

Armstrong, Sir Alexander; chirurgien de l'*Investigator* lors du voyage de M'Clure, 1850-54; 1866, directeur-général du service médical; commandeur de l'Ordre du Bain; pris sa retraite, 1880.

Arnold, ————; lieutenant du *Trost*, 1er voyage de Hall, 1605.

Ashe, W. A.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1884.

Austin, Sir Horatio Thomas; entra dans la marine, 1813; lieutenant, 1822; 1er lieutenant du *Fury* lors du 3ème voyage de Parry, 1824-25; commandant de l'expédition, à la recherche de Franklin, aux côtes du sud des îles Parry, aux côtes du nord-ouest et de l'est de l'île Prince of Wales, 1850-51; capitaine-surintendant des chantiers maritimes de Deptford pendant la guerre de Crimée; amiral-surintendant des chantiers de construction de Malte, 1836; commandeur de l'Ordre du Bain; m., 1865.

Axx, George; canonnier à bord du *Furnace*, voyage de Middleton, 1741-42.

Aylen, John F. R.; second sur le *North Star*, Saunders, 1849-50; en 1875, était commandant d'état-major de l'*Asia*.

Back, Sir George; lieutenant, 1821; commandant, 1827; arpenteur au premier voyage par terre de Franklin, 1819-22 et au deuxième voyage par terre du même, 1825-27; commanda le voyage par terre à la rivière Backs et aux rives de l'Arctique, 1833-35; capitaine, 1835; capitaine du *Terror*, commandant l'expédition de 1836-37 à la partie nord-ouest de la baie d'Hudson; créé chevalier, 1839; plus tard amiral; né, 1796; m. 1876.

Baffin, William; était pilote (?) du *Heart's Ease* lors du voyage de 1612 à la côte occidentale du Groënland; premier pilote du *Tiger* à son deuxième voyage, 1613; pilote du *Thomasine*, à son troisième voyage, 1614; pilote du *Discovery* à son quatrième voyage, 1615 et à son cinquième voyage, 1616; m. 1622.

Bailey, William; observateur à bord du *Discovery*, 3ème voyage de Cook, 1776-80.

Ball, Benjamin; 1er mécanicien du *Pandora*, voyages de Young, 1875 et 1876.

Bance, Henry Prescott; né, 1831; second sur l'*Assistance*, voyage d'Austin, 1850-51; lieutenant, 1852; se retira commandant, 1867

Bardin, ————; mécanicien de l'*Isabel*, voyage d'Inglefield, 1852.

Barker, Andrew; capitaine du *Heart's Ease*, au quatrième voyage de Hall, 1612; après la mort de Hall, commanda l'expédition, sur le *Patience*.

Barlow (ou **Berley**), **George**; capitaine de l'*Albany*, expédition James Knight, 1719.

Barlow, J. C.; volontaire sur le *Blossom*, voyage de Beechey, 1825; se retira capitaine, 1865.

Barnard, J. J.; 3ème lieutenant de l'*Investigator*, au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; 2ème lieutenant de l'*Enterprise* lors du voyage de Collinson, 1850-51; massacré par les indiens à Darabin, Amérique Russe, 1851.

Barrie, John James; premier officier de l'*Alert*, expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Bartlett, Moses; second lors de l'expédition Low, 1903-04, et second dans l'expédition Peary, 1905-06.

Bartlett, Robert A.; maître-pilote des expéditions Peary, 1905-06 et 1908-09.

Bartlett, S. W.; capitaine lors de l'expédition Low, 1903-04.

Baumann, Victor; commandant en second, expédition Sverdrup, 1898-1902.

Bay, Edward; zoologiste de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Beare, James; capitaine du *Michael* au deuxième voyage de Frobisher, 1577, et de l'*Anne Francis*, au 3ème voyage, 1578.

Beaumon, Sir Lewis Anthony; entra dans la marine, 1862; lieutenant, 1867; 1er lieutenant du *Discovery* à l'expédition Nares, 1875-76; capitaine, 1882; contre-amiral, 1897; amiral, 1906; commandeur de l'Ordre du Bain, 1904.

Becker, Von Alois Ritter; lieutenant du *Pandora*, voyage de Young, 1876.

Beechey, Frederick William; (1796-1856) lieutenant du *Trent* au voyage de Buchan, à Spitzbergen, 1818; 1er lieutenant du *Hecla* au 1er voyage de Parry, 1819-20; commandant du *Blossom*, détroit de Bering à la pointe Barrow, 1825-28; découvrit la côte entre le point "le plus éloigné" atteint par Cook, au cap Icy, et la pointe Barrow; capitaine, 1827; en 1855, était un amiral en retraite; président de la Société Royale de Géographie, 1856.

Beechey, Richard B.; aspirant de marine sur le *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28; se retira capitaine, 1857.

Belcher, Sir Edward; né en 1799; entra dans la marine en 1812; lieutenant sur le *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28; commandant, 1829; capitaine, 1841; créé chevalier, 1843; commandant de l'expédition à la recherche de Franklin, au bras de mer Wellington et sur les côtes des îles Melville et Prince Patrick, 1852-54; abandonna le *Resolute*, l'*Assistance*, le *Pioneer* et l'*Intrepid*, 1854; Commandeur de l'Ordre du Bain; en 1875, était amiral en retraite.

Bell, Dr Robert; géologue et médecin des expéditions de la baie d'Hudson, 1884 et 1885; géologue de l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Bell, Thomas; assistant-chirurgien du *Fury* au troisième voyage de Parry, 1824-25.

Bellot, Joseph Réné; lieutenant dans la marine française, servit sur le *Prince Albert*, lors du voyage de Kennedy, 1851-52; sur le *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853; se noya dans le détroit Wellington, 1853.

Bennet, H. T.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1884.

Bernier, J. Elzéar; commanda l'expédition de l'*Artic* au détroit de Lancaster et à l'île Melville, 1906-07; à Etah et à l'île Melville, 1908-09 et maintenant (1911) s'efforçant de faire le passage du Nord-Ouest par la route du détroit M'Clure.

Bessels, Emile; chirurgien du *Polaris* au 3ème voyage de Hall, 1871.

Best, George; lieutenant de l'*Ayde* au deuxième voyage de Frobisher, 1577 et capitaine de l'*Anne Francis*, au troisième voyage, 1578.

Beverley, Charles James; (1788-1868) ; ass.-chirurgien sur l'*Isabella* lors du premier voyage de John Ross, 1818; et sur le *Griper* au 1er voyage de Parry, 1819-20.

Beynen, L. B. Koolemans; lieutenant du *Pandora*, aux voyages de Young, 1875 et 1876.

Biggs, James; commissaire des vivres de l'*Enterprise* au voyage de Sir James Ross, 1848-49.

Billings, W. J.; ass.-chirurgien du *Herald* au voyage de Kellett, 1845-50.

Bilson, Nathaniel; chirurgien sur le *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32.

Bird, Edward J.; (1798-1881); entra dans la marine, 1812; aspirant, sur l'*Hecla* au deuxième voyage de Parry, 1821-23, et sur le *Fury*, 3ème voyage de Parry, 1824-25; commandant, 1841; capitaine, 1843; commandant de l'*Investigator*, au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; vice-amiral en retraite, 1869.

Bisson, Ph.; aspirant de marine sur l'*Alexander*, 1er voyage de Ross, 1818.

Blackmoor, John; contremaître de l'expédition Waymouth, 1602.

Blanky, Thomas; commandant en second du *Victory* au deuxième voyage de John Ross, 1829-33; pilote, pour les glaces, du *Terror* au dernier voyage de Franklin, 1845-48.

Bligh, William; capitaine du *Resolution*, 3ème voyage de Cook, 1776-80.

Bolduc, Emile; 2ème mécanicien aux expéditions Bernier, 1906-07, 1908-09 et 1910.

Bolduc, Joseph Etienne; médecin des expéditions Bernier, 1908-09 et 1910.

Borden, L. E.; chirurgien et botaniste, expédition Low, 1903-04.

Borup, George; assistant à l'expédition Peary, 1908-09.

Bouchier, Thomas; commandant en second du *Plover*, voyage de Moore, 1848-50; m., 1866.

Bowden, ————; second du *California*, voyage de Smith et Moor, 1746-47.

Brackenburye (ou **Brackenburie**), **Frauncis**; "Gentilhomme", aux deuxième et troisième voyages de Frobisher, 1577 et 1578.

Bradford, Abraham Rose; chirurgien du *Resolute* lors de l'expédition Austin, 1850-51; conduisit un parti en traîneaux à la côte orientale de l'île Melville, absent 80 jours, parcourut 669 milles; plus tard, sous-inspecteur des Hôpitaux.

Brands, George; ingénieur du *Fox*, voyage de M'Clintock, 1857-58; mourut aux quartiers d'hiver, novembre 1858.

Brock, Hans; 2ème officier (?) du *Enhiörningen* au voyage de Munk, 1619-20; m., 23 janvier 1620.

Brooks, Henry; deuxième officier du *Rescue* à la première expédition Grinnell, 1850-51, et 1er officier de l'*Advance* à la deuxième expédition Grinnell (Kane), 1853-55.

Brooman, John E.; commissaire des vivres du *Resolute* au voyage d'Austin, 1850-51; m., 1858.

Brothers, J. E.; canonnier de l'*Hecla*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Browne, William H. J.; 2ème lieutenant de l'*Enterprise* lors du voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; 2ème lieutenant du *Resolute* à l'expédition Austin, 1850-51; parcourut plus de 375 milles en 43 jours dans la direction sud du détroit Peel; se retira commandant, 1864; m., 1872.

Brachett, S.; 3ème mécanicien à l'expédition Low, 1903-04.

Braithwaite, George; premier officier de l'expédition Bernier, 1908-09.

Bunet, Olivier; était à bord du *Hopewell* au voyage de John Knight, 1606.

Brunton, Alexander; 1er mécanicien du *Victory*, deuxième voyage de John Ross, 1829-33.

Bruton, William; capitaine du *Mooneshine* au premier voyage de Davis, 1585, et commandant sur l'*Elizabeth*, au 3ème voyage, 1587.

Bruun, Hans; capitaine du *Ornen* au deuxième voyage de Hall, 1606.

Bryan, R. W. D.; astronome sur le *Polaris* au troisième voyage de C. F. Hall, 1871.

Buddington, S. O.; capitaine du *George Henry* au premier voyage de C. F. Hall, 1860-62, et maître-pilote du *Polaris* à son 3ème voyage, 1871.

Bullock, C.; aspirant de marine, sur le *Resolute*, expédition Austin, 1850-51.

Burney, James; (1759-1821) ; 1er lieutenant du *Discovery*, 3ème voyage de Cook, 1776-80; plus tard, contre-amiral; géographe de renom.

Burwell, H. M.; observateur de l'expédition de la baie d'Hudson, 1884.

Bushnan, John; aspirant de marine et commis sur l'*Isabella*, au 1er voyage de John Ross, 1818; aspirant sur l'*Hecla* au 1er voyage de Parry, 1819-20; assistant-arpenteur sur le *Fury* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; désigné pour faire partie de l'expédition Franklin, mais mourut, 1845, avant le départ.

Button, Sir Thomas; commandant du voyage à la baie d'Hudson, 1612-13.

Bylot (ou **Bileth**), **Robert**; second du *Discovery*, quatrième voyage d'Hudson, 1610, à la baie d'Hudson; fait capitaine après la mort de Green; second (?) sur le *Discovery*, au voyage de Button, 1612-13; commandant du *Discovery* au quatrième voyage de Baffin, 1615 et au cinquième voyage du même, 1616.

Carew, Henry; "Gentilhomme", sur l'*Ayde*, au deuxième voyage de Frobisher; capitaine du *Hopewell*, au troisième voyage de Frobisher, 1578.

Carew, Robert; second sur le *Discovery*, voyage de Middleton, 1741-42.

Carter, Marke; contremaître du *Sunneshine*, au troisième voyage de Davis, 1586.

Carter, Robert R.; 1er officier du *Rescue* lors de la première expédition Grinnell, 1850-51.

Cartmel, Daniel; mécanicien du *Discovery*, expédition Nares, 1875-76.

Cartwright, John; prédicant, expédition de Waymouth, 1602.

Carye, Allwin; subrécargue, au 4ème voyage de Baffin, 1615, et au 5ème voyage, 1616.

Caspersen, Casper; chirurgien du *Enhiörningen*, voyage de Munk, 1619-20; m. 21 mars 1620.

Cator, John Bertie; lieutenant, 1842; lieutenant commandant l'*Intrepid* à l'expédition Austin, 1850-51; se retira capitaine, 1867.

Chamberlaine, Thomas; "Gentilhomme", sur le *Gabriel* au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et au 3ème voyage, 1578.

Champion, George; second, pour le Groënland, du *Hecla*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Charlton, John F.; chirurgien du *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853.

Chaunsler, Nicholas; commissaire des vivres sur le *Gabriel*, 1er voyage de Frobisher, 1576.

Chester, H. C.; second du *Polaris*, au 3ème voyage de Hall, 1871.

Cheyne, John P.; aspirant de marine sur l'*Enterprise*, voyage de Sir James C. Ross, 1848-49; aspirant sur le *Resolute*, lors de l'expédition Austin, 1850-51, et lieutenant sur l'*Assistance*, à l'expédition Belcher, 1852-54; se retira commandant, 1870.

Chimmo, William; second sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51.

Christopher, ————; capitaine du *Churchill* au voyage de 1761-62.

Churchyard, John; pilote sur le *Ellen* au 3ème voyage de Davis, 1587.

Clerke, Charles; capitaine du *Discovery* au 3ème voyage de Cook, 1776-79; commandant de l'expédition après la mort de Cook, fév. 1779; m. 22 août 1779.

Clements, William; lieutenant du *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32.

Cleverly, James; charpentier du *Resolution* au troisième voyage de Cook, 1776-80.

Cobreath (ou **Colbert**), **William**; capitaine du *Godspeed* de l'expédition Waymouth, 1602.

Colan, Thomas; chirurgien d'état-major, 1874; chirurgien de flotte sur l'*Alert*, au voyage de Nares, 1875-1776.

Cole, William; charpentier du *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32; m. 18 mai 1632.

Collie, Alexander; chirurgien du *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Collins, Henry F.; commandant en second de l'*Erebus*, lors du dernier voyage de Franklin, 1845-48.

Collinson, Sir Richard; (1811-83) ; entra dans la marine, 1823; commandant, 1841; capitaine, 1842; contre-amiral, 1862; commandeur de l'Ordre du Bain, 1875; capitaine et commandant, sur l'*Enterprise*, d'une expédition arctique au détroit du Prince de Galles et à la côte sud de l'île Victoria, 1850-55.

Collinson, T. B.; aspirant de marine sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; neveu de Sir Richard Collinson.

Colomb, Philip; aspirant de marine sur le *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1854; capitaine, 1870.

Conybeare, Crawford James Markland; sous-lieutenant sur le *Discovery*, au voyage de Nares, 1875-76; capitaine, 1892; se retira contre-amiral, 1904.

Cook, James; (1728-79) ; entra dans la marine, 1755; commandant, 1759; lieutenant, 1768; premier voyage de découverte, 1768; deuxième voyage, 1772-75; capitaine du *Resolution*, 1776-79; commandant l'expédition pour la découverte du passage du Nord-Ouest; explora la côte occidentale de l'Amérique du Nord et la côte arctique du cap Icy; assassiné le 14 fév. 1779.

Cooper, Edward James Lloyd; entra dans la marine, 1827; lieutenant sur le *Herald* (Kellett), 1845-49, et sur le *Plover* (Moore), 1849-51; m., 1852.

Coppinger, Richard William; chirurgien du *Discovery*, à l'expédition Nares, 1875-76.

Couch, Edward; second sur l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Couldery, W. S.; commandant-suppléant de l'*Enterprise* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Court, Stephen; (1826-61) ; commandant en second de l'*Enterprise*, voyage de Sir James C. Ross, 1848-49, et commandant de l'*Investigator*, lors du voyage de M'Clure, 1850-54; par la suite capitaine du port de Shanghaï.

Courtney, ————; capitaine de l'*Emmanuel* d'Exeter, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Coxe, Richard; maître-canonnier de l'*Ayde* au 2ème voyage de Frobisher, 1577; pilote du *Thomas* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Crawford, George; second, pour le Groënland, de l'*Hecla*, au 1er voyage de Parry, 1819-20, et du *Fury* au deuxième voyage de Parry, 1821-23, et commandant, pour le Groënland, du *Fury* au 3ème voyage du même, 1824-25.

Crawley, John; volontaire sur le *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Cresswell, Samuel Gurney; second sur l'*Investigator* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; 2ème lieutenant sur l'*Investigator* lors du voyage de M'Clure, 1850-54; en avril et mai, 1851, explora 170 milles de côte de l'île Banks, absent 32 jours; fit le voyage de retour sur le *Phoenix*, 1853.

Crispe, Nicholas; commissaire des vivres du *London*, au 7ème voyage de Baffin, 1620-22.

Crosse, William; maître d'équipage du *Sunneshine*, au premier voyage de Davis, 1585.

Crossman, J.; 2ème mécanicien de l'expédition Low, 1903-04.

Crossman, Moses; 2ème mécanicien sur le *Diana*, expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Crossman, Ths. W.; mécanicien en chef du *Diana*, à l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Crossman, W.; 1er mécanicien de l'expédition Low, 1903-04.

Crozier, Francis Rawdon Moira; (1800-48) ; entra dans la marine, 1810; aspirant de marine sur le *Fury* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; aspirant sur le *Hecla*, 1824-25; 1er lieutenant du *Cove*, James C. Ross, 1836; capitaine, 1841; capitaine du *Terror* au dernier voyage de Franklin, 1845-48; succéda au commandement à la mort de Sir John Franklin, le 11 juin 1847; arriva sur l'île King William le 22 avril 1848, abandonnant ses vaisseaux.

Court, Stephen; commandant en second de l'*Investigator*, voyage de M'Clure, 1850-54.

Cunningham, John; capitaine et commandant d'expédition sur le *Trost* (*Consolation*), 1er voyage de Hall, 1605; capitaine du *Den Röde Löve* (*Lion Rouge*), au 2ème voyage de Hall, 1606.

Davie, Henry; canonnier sur le *Sunneshine*, au 1er voyage de Davis, 1585.

Davis, John; explorateur, fit des voyages à l'île Baffin, en 1585, 1586 et 1587.

Davis, Robert; commandant du *Gabriel* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Dealey, William Justin; aspirant de marine sur l'*Hecla*, au 1er voyage de Parry, 1819-20; lieutenant, 1820.

Dean, William; charpentier sur l'*Investigator*, expédition Sir James C. Ross, 1848-49, sur l'*Assistance*, expédition Austin, 1850-51, et sur le *Resolute*, expédition Belcher, 1852-54; à la retraite, 1873.

Dease, Peter Warren; facteur en chef, Compagnie de la baie d'Hudson; commandant des expéditions, en canots, de la rivière Mackenzie à la pointe Barrow et de Coppermine à la rivière Castor et Pollux, 1837-39.

DeBoucherville, C. V.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1884.

DeBray, Emile; enseigne de vaisseau dans la marine française, second sur le *Resolute* lors de l'expédition Belcher, 1852-54; à l'automne de 1852, parcourut, en traîneaux, plus de 175 milles en 17 jours; au printemps de l'année suivante il parcourut 445 milles en 45 jours.

DeHaven, Edwin J.; lieutenant commandant l'*Advance* lors de la première expédition Grinnell au détroit Wellington, 1850-51.

Des Voeux, Charles F.; second sur l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48; faisait partie du groupe qui, en mai 1847, se rendit à l'île King William.

Dodge, Henry W.; second du *United States*, expédition Hayes, 1860-61.

Domville, William F.; chirurgien du *Resolute*, à l'expédition Belcher, 1852-54; au printemps de 1853, voyageant en traîneau, parcourant 640 milles durant une absence de 76 jours; en 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux.

Donaldson, J.; canonnier sur le *Terror*, voyage de Back, 1836-37 ; m. fév.1837.

Donaldson, Thomas; second, pour le Groënland, du *Fury*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Donnett, James J. L.; chirurgien de l'*Assistance*, de l'expédition Austin, 1850-51 ; en 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux à Malte.

Donovan, James; chirurgien du *Terror* au voyage de Back, 1836-37; prit sa retraite, 1861; en 1875, se retira chirurgien d'état-major.

Drage, T. S.; commis du *California* au voyage de Smith et Moor, 1746-47.

Drew, John; commandant, expédition de Waymouth, 1602.

Drinkwater, Graham; secrétaire et photographe de l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Drummond, Thomas; assistant-naturaliste au deuxième voyage par terre de Franklin, 1825-27.

Duncan, Charles; commandant M. R.; commanda le *Seahorse* et le *Beaver*, 1790.

Duncan, James; officier des douanes à l'expédition Bernier, 1906-07.

Dune, ————; commandant du *Charles*, voyage de Foxe, 1631.

Dunn, ————; premier officier du *Nancy Dawson* (Shedden), 1848-49.

Dyer (ou **Dier**), **Andrew**; pilote de l'*Ayde*, au deuxième voyage de Frobisher, 1577; "Commandant du vaisseau qui ne quitte jamais le pays", au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Ede, Charles; assistant-chirurgien sur l'*Assistance*, de l'expédition Austin, 1850-51; se rendit en traîneau au cap Walker, après avoir parcouru 175 milles en 20 jours; se retira en 1852; en 1875 il continuait privément l'exercice de sa profession, près de Guildford.

Edgar, Thomas; commandant du *Discovery*, au 3ème voyage de Cook, 1776-80.

Edwards, John; chirurgien de l'*Isabella* au 1er voyage de Ross, 1818; chirurgien du *Hecla* au premier voyage de Parry, 1819-20; du *Fury*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Edwards, Richard; canonnier sur le *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32; m. 22 nov. 1631.

Egerton, Sir George Le Clerc; entra dans la marine, 1866; sous-lieutenant, 1872; sous-lieutenant sur l'*Alert* à l'expédition Nares, 1875-76; capitaine, 1893; contre-amiral, 1905; vice-amiral, 1909.

Elder, Alexander; second, pour le Groënland, sur le *Griper*, 1er voyage de Parry, 1819-20; sur l'*Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23; m., avril 1823.

Elliott, James E.; lieutenant en second sur l'*Assistance*, à l'expédition Austin, 1850-51; sur le *Phoenix*, aux voyages d'Inglefield, de 1853 et 1854; m. 1865.

Elliott, W.; lieutenant-commandant du *Diligence* (transport), voyage d'Inglefield, 1853; tranféré au *Phoenix*.

Elliott, W.; commis-en-charge du *North Star*, expédition Belcher, 1852-54; payeur du *Plumper* (Richards), lors de l'arpentage de l'île Vancouver.

Ellis, Henry; agent pour les aventuriers, sur le *Furnace*, voyage de Middleton, 1741-42, et sur le *Dobbs*, lors du voyage de Smith et Moor, 1746-47.

Ellis, John; commandant du *Mooneshine*, au 1er voyage de Davis, 1585.

Elson, Thomas; commandant du *Blossom* au voyage de Beechey, 1825-28; en charge de l'expédition en canots à la pointe Barrow.

Esdraile, W. J.; 2ème mécanicien sur l'*Alert*, à l'expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Eston, William; commandant du *Sunneshine* lors du 1er voyage de Davis, 1585, et du *Mooneshine*, au deuxième voyage de Davis, 1586.

Evans, John; commissaire des vivres du *Griper* au voyage de Lyon, 1824.

Evans, John; commis sur le *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Ewin, William; maître d'équipage du *Resolute*, troisième voyage de Cook, 1776-80.

Fairholme, James William; né, 1821; entra dans la marine, 1834; lieutenant, 1843; 2ème lieutenant sur l'*Erebus*, de l'expédition Franklin, 1845-48.

Faribault, G. B.; ass.-chirurgien à l'expédition Low, 1903-04.

Fawckner, William H.; entra dans la marine, 1844; commandant en second sur le *Breadalbane*, (transport) broyé par la glace au large de l'île Beechey, 1853; commandant, 1856; en 1875 était commandant d'état-major du *Lord Warden*, vaisseau amiral de l'escadre de la Méditerranée.

Feilden, Henry Wemyss; naturaliste sur l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76; compagnon de l'Ordre du Bain, 1900; maintenant colonel.

Fenton, Edward; capitaine du *Gabriel*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et lieutenant-général sur le *Judith* au 3ème voyage, 1578.

Fyffe, Joseph P.; aspirant de marine du *Release*, expédition de secours de Kane, 1855.

Fiddis, J.; charpentier sur l'*Hecla*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Fife, George; commandant, pour le Groënland, du *Griper*, 1er voyage de Parry, 1819-20, et du *Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23; m. août 1823.

Fisher, Alexander; assistant-chirurgien sur l'*Alexander*, au 1er voyage de John Ross, 1818, et sur l'*Hecla*, au premier voyage de Parry, 1819-20; chirurgien sur l'*Hecla* au deuxième voyage de Parry, 1821-23.

Fisher, Rév. George; chapelain et astronome, sur le *Fury*, au deuxième voyage de Parry, 1821-23; m. 1873.

Fisher, James; C. R.; représentant du Manitoba à l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Fisher, Peter; entra dans la marine, 1827; second sur le *Terror* au voyage de Back, 1836-37; lieutenant, 1838; commandant, 1841; capitaine, 1848; m., 1861.

Fitzjames, James; entra dans la marine, 1825; lieutenant, 1838; commandant, 1842; commandant de l'*Erebus*, à l'expédition Franklin, 1845-47; capitaine, 1847; commandant en second lors de l'abandon des vaisseaux, le 22 avril, 1848.

Ford, G. F.; charpentier de l'*Investigator*, voyage de M'Clure, 1850-54.

Forder, Francis; "caporal des munitions" sur l'*Ayde* au deuxième voyage de Frobisher, 1577.

Forsyth, Charles Codrington; commandant du *Prince Albert*, expédition privée, 1854; descendit le goulet Prince Regent à la recherche de l'expé-1606.

Foss, Philip de; lieutenant en second du *Ornen*, au deuxième voyage de Hall,

Foster, Henry; 3ème lieutenant du *Hecla*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25; commandant, 1827; se noya en 1829.

Foxe, Luke; capitaine et commandant de l'expédition à l'île Baffin et à la baie d'Hudson, 1631.

Franklin, Sir John; (1786-1847); entra dans la marine, 1800; lieutenant, commandant du *Trent*, dans une tentative pour atteindre le pôle par voie de Spitzbergen; commandant du premier voyage par terre, de la baie d'Hudson à la pointe Turnagain, côte arctique, par voie de la rivière Coppermine, 1819-22; commandant, 1821; capitaine, 1822; commanda une deuxième expédition par terre, explora le pays qui s'étend de l'embouchure de la rivière Mackenzie, vers l'ouest, jusqu'au récif du Retour et, vers l'est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Coppermine, 1825-27; créé chevalier, 1829; gouverneur de la terre Van Diemens, 1843-44; capitaine de l'*Erebus*, commandant l'expédition de 1845 à la recherche du passage du Nord-Ouest; contre-amiral, 1847; mourut le 11 juin, à bord de l'*Erebus*, alors que le navire était pris dans les glaces au large de l'île King William.

Frobisher, Martin; explorateur qui fit plusieurs voyages: au détroit Frobisher, à l'île Baffin, 1576, 1577 et 1578.

Fulford, Reginald B.; entra dans la marine, 1864; lieutenant, 1874; lieutenant sur le *Discovery* lors du voyage de Nares, 1875-76.

Gardiner, A. J.; 2ème officier du *George Henry* au 1er voyage de Hall, 1860-62.

Gatonby (ou **Gatonbe**), **John**; quartier-maître du *Patience*, au 4ème voyage de Hall, 1612; fut second du capitaine après la mort de Hall.

Gawler, H. B.; commandant en second du *North Star*, voyage de Saunders, 1849-50; en 1875, lieutenant de vaisseau en retraite.

Gibbons, William; capitaine, servit comme volontaire sur le *Resolution*, lors du voyage de Button, 1612-13; commanda une expédition à la côte du Labrador, 1614.

Giffard, George Augustus; entra dans la marine, 1862; lieutenant, 1870; lieutenant sur l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76; capitaine, 1890; contre-amiral, 1903; compagnon de l'Ordre de St-Michel et de St-George, 1902; vice-amiral, 1907.

Gilpin, James D.; commis-en-charge de l'*Investigator*, voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Gerido, Lucke; "vice-amiral at Meta Incognita", au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Goodridge, John O.; aspirant de marine sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-50; m., 1865.

Goodsell, Dr J. W.; chirurgien de l'expédition Peary, 1908-1909.

Goodsir, Henry D. S.; assistant-chirurgien de l'*Erebus*, lors de l'expédition Franklin, 1845-48.

Goodsir, Robert Anstruther; frère du précédent; chirurgien du *Lady Franklin* au voyage de Penny, 1850-51; explora les côtes est et nord de l'île Cornwallis, au printemps de 1851.

Gordon, Andrew Robertson; commanda les expéditions à la baie d'Hudson, de 1884, 1885 et 1886.

Gordon, G. F.; second sur le *Plover*, voyage de Maguire, 1850-53.

Gordon, William; second du capitaine sur le *Patience*, au 4ème voyage de Hall, 1612. Peut-être le même que William Gourdon; *voir* plus loin.

Gore, Graham; entra dans la marine, 1820; second sur le *Terror*, au voyage de Back, 1836-37; 1er lieutenant de l'*Erebus* à l'expédition Franklin, 1845-48; m., hiver de 1847-48.

Gore, John; 1er lieutenant du *Resolution*, 3ème voyage, 1776-80; pris le commandement de l'expédition après la mort de Clarke, 22 août 1779.

Gorrell, Edward; second du *Hopewell*, au voyage de John Knight, 1606.

Gould, T. F.; second du *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Gourdon (ou **Gordon**), **William**; second (?) du *Enhiörningen* au voyage de Munk, 1619-20; m., le 8 avril 1620.

Grate, Robert; maître d'équipage du *Prince Albert*, voyage de Kennedy, 1851-52.

Greely, Gen. Adolphus W.; commanda l'expédition à la baie de Lady Franklin, à l'île Ellesmere, 1881-84; 25 officiers et hommes, dont 19 moururent au cours du voyage.

Green, Charles W.; 3ème officier des expéditions Bernier, 1906-07 et 1908-09.

Green, George; second, pour les glaces, du *Terror*, voyage de Back, 1836-37.

Gregory, John; officier breveté sur l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Grey, H. R. E.; aspirant de marine sur le *Plover*, voyage de Maguire, 1853; commandant, 1870; capitaine en retraite, 1885.

Griffin, Samuel P.; commandant du *Rescue*, lors de la première expédition Grinnell, 1850-51.

Griffiths, William Nelson; entra dans la marine, 1811; aspirant sur le *Griper* au voyage de Parry, 1819-20, et sur l'*Hecla*, 1821-23; lieutenant sur le transport *Baretto Junior*, envoyé à l'île Whalefish, en 1845, avec des provisions pour les vaisseaux de Franklin.

Grove, James Blair; second sur l'*Assistance*, expédition Belcher, 1852-54.

Guy, Edwyn; commissaire en second du *London*, au 7ème voyage de Baffin, 1620-22.

Grunsell, ————; assistant du commandant de l'*Enterprise*, expédition Sir James C. Ross, 1848-49, et du *Resolute*, expédition Austin, 1850-51.

Gryffyn, Owen; commandant du *Michael*, 1er voyage de Frobisher, 1576.

Guay, L.; 3ème officier à l'expédition Low, 1903-04.

Halkett, Andrew; naturaliste de l'expédition Low, 1903-04.

Hall, ————; charpentier de l'*Enterprise*, expédition Sir James C. Ross, 1848-49, et du *Resolute*, expédition Austin, 1850-51.

Hall, Charles Francis; commandant du *Gabriel* au premier voyage de Frobisher, 1576; de l'*Ayde* au deuxième voyage, 1577, et de l'*Ayde* au 3ème voyage, 1578.

Hall, James; pilote du *Trost* à son 1er voyage, 1605; second et pilote du *Trost* à son deuxième voyage, 1606; premier pilote sur le *Trost* à son 3ème voyage, 1607; commandant du *Patience*, à un quatrième voyage, 1612.

Hallett, J. R.; commis-en-charge du *Cove*, James Clark Ross, 1836.

Halse, James; commis sur l'*Alexander* au premier voyage de John Ross, 1818; également sur le *Fury* au 1er voyage de Parry, 1819-20; commissaire des vivres sur le *Fury*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23, et sur le *Fury*, au 3ème voyage du même, 1824-25.

Hamilton, Sir Richard Vesey; entra dans la marine, 1843; second sur l'*Assistance*, expédition Austin, 1850-51; lieutenant sur le *Resolute* lors de l'expédition Belcher, 1852-54; en 1851, parcourut en traîneau 198 milles, absent 28 jours; en 1852, fit 168 milles, absent 16 jours; en 1853, parcourut 675 milles en 54 jours; commandant, 1856; capitaine, 1862; contre-amiral, 1877; vice-amiral, 1884; amiral, 1887; à la retraite, 1894; Grand-Croix de l'Ordre du Bain; l'un des trois officiers survivants de l'*Assistance*, 1850-51.

Hansen, Godfred; 1er lieutenant de l'expédition Amundsen, 1903-06.

Hansen, Helmer; 2ème officier dans l'expédition Amundsen, 1903-06.

Harding, Francis; lieutenant sur le *Griper*, voyage de Lyon, 1824; capitaine, 1841; en 1875, était un amiral en retraite.

Harrison, E. N.; commis-en-charge de l'*Assistance* au cours de l'expédition Austin, 1850-51.

Harrison, James; commis sur l'*Hecla* au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Hart, Chichester; naturaliste sur le *Discovery*, expédition Nares, 1875-76.

Hartstene, H. J.; lieutenant-commandant de l'expédition de secours Kane, 1855.

Harvey (ou **Harvie**), **Edwarde**; "Gentilhomme" sur l'*Ayde* au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et capitaine du *Gabriel* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Harvey, ————; aspirant de marine, au 3ème voyage de Cook, 1776-80; lieutenant sur le *Resolution* après la mort de Cook.

Harwood, J.; mécanicien sur le *Pioneer*, expédition Austin, 1850-51, et expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était mécanicien en chef de l'*Asia*.

Haswell, William H.; 1er lieutenant de l'*Investigator*, au voyage de M'Clure, 1850-54; en 1851, explora la côte occidentale du détroit du Prince de Galles; en 1875, était un vice-amiral en retraite.

Hawkridge, William; servit comme volontaire sur le *Resolution* pendant le voyage de Button, 1612-13; on dit de lui qu'il fit un voyage en 1617?, ou en 1625?—si, toutefois, pareil voyage s'effectua.

Hawley, Henry; payeur du *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853

Hayes, George; officier en chef de l'expédition Bernier, 1906-07.

Hayes, Isaac Israel; chirurgien de l'*Advance* à la deuxième expédition Grinnell (Kane), 1853-55; commandant de l'expédition, à bord du *United States*, en haut du chenal Kennedy et du bassin Hall, 1860-61.

Head, Horatio Nelson; aspirant de marine sur l'*Hecla*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Hearn, J.; second de l'expédition Low, 1903-04.

Helpman, Edward J. H.; commis-en-charge du *Terror*, expédition Franklin, 1845-48.

Hemsley, John; commandant en second sur le *Patience*, au 4ème voyage de Hall, 1612.

Henderson, John; aspirant de marine sur le *Fury*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Hendrichsen, Jens; commandant du *Lamprenen*, voyage de Munk, 1619-20; m., le 16 mai 1620.

Hennessey, Frank; assistant-naturaliste de l'expédition Bernier, 1908-09.

Hepburn, John; accompagna Franklin dans son premier voyage par terre, 1819-22; fit le voyage sur le *Prince Albert*, avec Kennedy, en 1851-52, à la recherche de son ancien commandant.

Herbert, F. B.; second sur l'*Assistance*, dans l'expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était commandant en retraite.

Hill, J. S.; commandant du *Herald*, voyage de Kellett, 1845-52; m., 1869.

Hills, Edward H.; commandant en second du *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853; plus tard, commandant d'état-major de l'*Agincourt*, vaisseau amiral de l'escadre de la Manche, 1871-74.

Hobson, William Robert; se rendit au détroit de Bering sur le *Rattlesnake* (Trollope), 1853, et rejoignit le *Plover*, voyage de Maguire; lieutenant sur le *Fox* lors du voyage de M'Clintock, 1857-59; découvrit le journal et les documents de Franklin sur l'île King William, 1859; capitaine, 1866; plus tard, à la retraite.

Hockley, J.; volontaire sur le *Blossom*, Beechey, 1825-28.

Hodgson, Charles E.; chapelain, sur le *Discovery*, à l'expédition Nares, 1875-76.

Hodgson, George H.; entra dans la marine, 1832; lieutenant, 1842; deuxième lieutenant du *Terror* au dernier voyage de Franklin, 1845-48.

Hodgton, J.; sur le *Furnace*, voyage de Middleton, 1741-42.

Holding, ————; lieutenant sur le *California*, voyage de Smith et Moor, 1766-67.

Holman, John R.; assistant-chirurgien du transport *Diligence*, voyage d'Inglefield, 1853. (D'après Sir Clements Markham, sur le *Phoenix* en 1853 et 1854.) En 1875, était chirurgien d'état-major.

Holmes, ————; quartier-maître de l'*Ayde* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Honey, Thomas; charpentier du *Terror*, à l'expédition Franklin, 1845-48.

Hood, Robert; second; assistant-arpenteur au voyage par terre de Franklin, 1819-22; assassiné par Michel, l'un des voyageurs de l'expédition.

Hooper, William Harvey; commissaire de l'*Alexander*, au premier voyage de John Ross, 1818; de l'*Hecla*, au 1er voyage de Parry, 1819-20; du *Fury*, 1821-23; de l'*Hecla*, 1824-25; plus tard, secrétaire de l'Hôpital de Greenwich; m., 1833.

Hooper, William Hulme (1826-53); second, et plus tard, lieutenant, sur le *Plover*, lors du voyage de Moore, 1849-50; lieutenant lors du voyage en canot de Pullen, à la rivière Mackenzie, 1849-50.

Hoppner, Henry Parkyns; lieutenant sur l'*Alexander*, 1er voyage de John Ross, 1818; sur le *Griper*, au 1er voyage de Parry, 1819-20; sur l'*Hecla*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23; commandant du *Fury*, au 3ème voyage du même, 1824-25; m., 1833.

Hornby, Frederick; second sur le *Terror*, expédition de Franklin, 1845-48.

Horner, A. C.; chirurgien et naturaliste sur le *Pandora* aux voyages de Young, 1875 et 1876.

Howell, Harry; premier maître d'hôtel sur le *Diana*, expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Hubert (s'écrit aussi **Hubart** et **Hubbert**), **Josias**; second ou pilote (?) de l'expédition Button, 1612-13; navigua probablement avec Bylot et Baffin à la baie d'Hudson, en 1615, et l'on sait qu'il les accompagna en 1616.

Hudson, Henry; commandant, sur le *Discovery*, de l'expédition à la baie d'Hudson, 1610; renvoyé à la dérive dans la baie par son équipage révolté, on n'en entendit plus parler.

Hull, Thomas A.; contremaître sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; commandant en second du *Plover* (Maguire), 1852-54; en 1875, était surintendant des Chartes de l'Amirauté.

Huntriss, William; commandant du *Heart's Ease*, au 4ème voyage de Hall, 1613; fut promu capitaine après la mort de Hall.

Hutchinson, John; second sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; m., 1869.

Ibbett, William J.; 2ème mécanicien de l'*Intrepid*, expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était premier mécanicien du *Minotaur*.

Inglefield, Sir Edward A.; commanda l'*Isabel*, dans le voyage aux détroits Smith, Jones et Lancaster, 1852; commanda le *Phoenix*, vaisseau à provisions, en 1853 et en 1854, avec des provisions pour l'expédition Belcher.

Ingram, John; capitaine du *Discovery* au voyage de Button, 1612-13.

Inman, ——; lieutenant sur le *Cove*, James Clark Ross, envoyé au secours des baleiniers dans le détroit de Davis, 1836.

Irving, John; entra dans la marine en 1828; 3ème lieutenant du *Terror* à l'expédition Franklin, 1845-48.

Isachsen, Gunerius Ingvald; cartographe de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Jackman, Charles; second sur l'*Ayde*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et premier pilote sur le *Gabriel* (*Ayde?*), au 3ème voyage, 1578.

Jackson, W. E.; météorologiste de l'expédition Bernier, 1908-09.

Jago, Charles T.; 3ème lieutenant de l'*Enterprise*, voyage de Collinson, 1850-54; capitaine, 1866; en 1889, était un contre-amiral en retraite.

Jago, Edwin; commis sur le *Herald* au voyage de Kellett, 1845-51; commis-en-charge, sur le *Plover* (Maguire), 1852-54; en 1875, était payeur du *Crocodile*.

James, Thomas (1593-1635); capitaine et commandant de l'expédition aux baies d'Hudson et James, 1631-32.

Jane (ou **Janes**), **John**; subrécargue ou commis au 1er voyage de Davis, 1585, et au 3ème, en 1587.

Janes, Roberts; 2ème officier de l'expédition Bernier, 1910.

Jenkins, Robert; commandant du transport *Talbot*, voyage d'Inglefield, 1854.

Jenkins, Robert; second sur le *North Star*, expédition Belcher, 1853-54; commandant en retraite, 1870.

Jennison, Archibald; commandant en second du *London*, au 7ème voyage de Baffin, 1620-22.

Jensen, Rasmus; chapelain sur l'*Enhiörningen*, voyage de Munk, 1619-20; m., le 20 févr. 1620.

Jermain, John; commissaire de l'*Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Jesse, ——; second du *Cove*, James Clark Ross, au détroit de Davis au secours des baleiniers, 1836.

Johnson, ——; maître d'équipage du *Resolute*, expédition Belcher, 1852-54.

Johnson, William; 3ème assistant-mécanicien de l'*Arctic*, expédition de secours Kane, 1855.

Joy, James; 1er officier du *Diana*, expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Juet, Robert; second sur le *Discovery*, au voyage d'Hudson à la baie d'Hudson, 1610.

Kane, Elisha Kent; chirurgien sur l'*Advance* lors de la 1ère expédition Grinnell, 1850-51, et commandant de la 2ème expédition Grinnell, au détroit Smith, 1853-55.

Kane, John J.; frère du précédent; assistant-chirurgien de l'*Arctic*, expédition de secours Kane, 1855.

Kay, William; second du *Prince Albert*, voyage de Forsyth, 1850.

Keane, J. R.; second sur l'*Assistance*, de l'expédition Austin, 1850-51.

Kellett, Sir Henry (1806-75); entra dans la marine, 1822; capitaine, 1842; capitaine commandant le *Herald* aux voyages de ce dernier à la côte de l'Arctique, par le détroit de Bering, 1848-50; sur le *Resolute*, commanda la division ouest de l'expédition Belcher, 1852-54; plus tard, commodore dans les Indes Occidentales, amiral-surintendant des chantiers de Malte, commandant en chef de la station de Chine; commandeur de l'Ordre du Bain; en 1875, était vice-amiral en retraite.

Kendall, ——; capitaine sur le *Dennis*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Kendall, E. N.; ass.-arpenteur sur le *Griper*, voyage de Lyon, 1824; lieutenant, 1825; à la deuxième expédition par terre de Franklin, 1825-27, fit l'arpentage de la côte arctique entre les rivières Mackenzie et Coppermine.

Kendall, J.; aspirant de marine sur le *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Kennedy, George; maître d'équipage de l'*Investigator*, voyage de M'Clure, 1850-54.

Kennedy, William; commanda le *Prince Albert* lors de l'expédition Lady Franklin au goulet Prince Régent et au détroit Bellot, 1851-52; en 1852, fit 1,100 milles en traîneau, absent 97 jours.

Kerr, ——; charpentier de l'*Assistance*, expédition Belcher, 1852-54.

Kieldsen, Peter; pilote du *Den Röde Löve* au premier voyage de Hall, 1605.

King, Charles Frank; topographe de l'expédition Low, 1903-04.

King, James; 2ème lieutenant du *Resolution*, voyage de Cook, 1776-79; succéda au commandement du *Discovery* à la mort du capitaine Clerke, en août 1779.

King, Richard; chirurgien et naturaliste de l'expédition par terre de Back, 1833-35; assistant-chirurgien du *Resolute* à l'expédition Austin, 1850-51; le seul officier arctique qui ait recommandé de rechercher l'expédition Franklin là où elle fut trouvée, soit près de l'embouchure de la rivière Backs.

Kinnersley, ——; *capitaine du *Michael* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Kirkman, Henrie; "Gentilhomme" sur le *Gabriel*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Kislingbury, Frederick W.; lieutenant dans l'expédition Greely, 1881-84.

Knight, James; commandant, sur l'*Albany*, de l'expédition à la partie nord de la baie d'Hudson, 1719; ses vaisseaux coulèrent et les survivants périrent d'inanition.

Knight, John; capitaine du *Katten*, au 1er voyage de Hall, 1605; commandant, sur le *Hopewell*, 1606, de l'expédition à la baie d'Hudson.

Knorr, George F.; secrétaire du commandant, voyage de Hayes sur le *United States*, 1860-61.

Kœnig, John Van; mécanicien en chef des expéditions Bernier, 1906-07, 1908-09 et 1910.

Krabbé, Frederick John; commandant en second de l'*Assistance*, expédition Austin, 1850-51; commandant de l'*Intrepid*, expédition Belcher, 1852-54; en 1851, parcourut 226 milles, absent 31 jours; en 1854 fit 863 milles en traîneau, absent 71 jours; commandant d'état-major, 1866; m., 1868.

Kynersley, Matthew; "gentilhomme" sur l'*Ayde* au 2ème voyage de Frobisher, 1577. (Voir Kinnersley).

Kynersley, Robert; "gentilhomme" sur l'*Ayde* au 2ème voyage de Frobisher, 1577.

Lakes, John; commandant du *Moone*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Lamb, Reuben; 3ème officier sur le *George Henry*, au 1er voyage de Hall, 1860-62.

Lancefield, George; photographe, expédition Bernier, 1906-07.

Lane, ——; commandant du *Lion*, voyage de Pickersgill, 1776.

Lane, John; officier breveté du *Terror*, expédition Franklin, 1845-48.

Lane, John; commandant à l'expédition Waymouth, 1602.

Langley, ——; maître d'équipage du *Resolute*, expédition Austin, 1850-51.

Lanyan, ——; commandant en second, au 3ème voyage de Cook, 1776-80; lieutenant sur le *Resolution* après la mort de Clerke.

Laperrière, A. N.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1884.

Lavoie, J. T. E.; météorologiste, expédition Bernier, 1910.

Law, John; chirurgien du *Discovery*, au 3ème voyage de Cook, 1776-80.

Lawes, William; commis du *Terror*, voyage de Back, 1836-37.

Laws, James; assistant-chirurgien suppléant du *Release*, expédition de secours Kane, 1855.

Lay, George T.; naturaliste du *Blossom* au voyage de Beechey, 1825-28.

Leach, J.; commandant suppléant, pour les glaces, du *North Star*, au voyage de Saunders, 1849-50.

---

*Probablement Matthew Kynesley ou Robert Kynersley, "gentilshommes" du 2ème voyage.

Leask, John; commandant, pour les glaces, du *North Star*, voyage de Saunders, 1849-50; commandant, pour les glaces, du *Prince Albert*, voyage de Kennedy, 1851-52.

Lee, John; "Gentilhomme" sur l'*Ayde* au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et sur le *Gabriel*, au 3ème voyage, en 1578.

Lee, Francis; commandant en second suppléant sur le *Plover*, voyage de Kellett, 1848-50.

Lee, W. A. R.; lieutenant du *Plover*, voyage de Kellett, 1848-50.

Legg, R. T. G.; commandant de l'*Enterprise*, voyage de Collinson, 1850-54.

Leiper, John; second sur le *Lady Franklin*, expédition Penny, 1850-51.

LeVesconte, Henry T. D.; entra dans la marine, 1839; second lieutenant de l'*Erebus*, de l'expédition Franklin, 1845-48.

Lewis, Benjamin; commandant et pilote (pour le Groënland) sur l'*Isabella*, au premier voyage de John Ross, 1818.

Lewis, Charles; volontaire sur le *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Lewis, James; commis du *Resolute*, expédition Austin, 1850-51; commis de l'*Assistance*, expédition Belcher, 1852-54.

Lewis, R.; pilote (pour le Groënland) de l'*Isabella*, 1er voyage de John Ross, 1818.

Leyll, Alexander; second du *Katten*, au 1er voyage de Hall, 1605.

Leyson, William; assistant-chirurgien du *Griper*, voyage de Lyon, 1824.

Liddon, Matthew; entra dans la marine, 1804; lieutenant, 1811; lieutenant-commandant sur le *Griper* au 1er voyage de Parry, 1819-20; commandant, 1821; capitaine en retraite, 1856; m. 1869.

Lillingston, F. James; lieutenant sur le *Pandora*, au voyage de Young, 1875.

Lilly, Joseph; maître d'équipage de l'*Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Linche, Abraham; "Gentilhomme" sur le *Gabriel*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Lindenow, Godske; capitaine du *Den Röde Löve*, au 1er voyage de Hall, 1605; capitaine et commandant d'expédition, sur le *Trost*, au 2ème voyage de Hall, 1606.

Lindsay, John J.; commis-en-charge du *Plover*, voyage de Moore, 1848-52.

Little, Edward; 1er lieutenant du *Terror* lors de l'expédition Franklin, 1845-48.

Lockwood, James C.; lieutenant dans l'expédition Greely, 1881-84.

Loney, J. F.; commandant de l'*Assistance*, à l'expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était un capitaine d'état-major en retraite.

Lovell, William S.; 2ème officier sur l'*Advance* à la première expédition Grinnell, 1850-51; commandant suppléant du *Release*, expédition de secours Kane, 1855.

Low, Albert Peter; géologue de l'expédition de la baie d'Hudson, 1897; commanda, sur le *Neptune*, l'expédition à la partie nord-ouest de la baie d'Hudson et à l'île Ellesmere, 1903-04.

Lund, Anton; second du *Gjoa*, expédition Amundsen, 1903-06.

Lyall, David; chirurgien de l'*Assistance*, à l'expédition Belcher, 1852-54; chirurgien d'état-major, 1861.

Lyns, Abraham; "Gentilhomme" sur l'*Ayde*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577.

Lyon, George Francis; lieutenant, 1814; commandant de l'*Hecla* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; capitaine du *Griper*, commandant l'expédition à la partie nord-ouest de la baie d'Hudson, 1824; m.,1832.

Macbean, Gillies A.; commandant en second sur le *Terror*, au dernier voyage de Franklin, 1845-48.

M'Clintock, Sir Francis Leopold (1819-1907) ; entra dans la marine, 1831; 2ème lieutenant de l'*Enterprise,* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; en 1849, fit 500 milles en traîneau, et fut absent 40 jours; 1er lieutenant de l'*Assistance,* expédition Austin, 1850-51; commandant de l'*Intrepid,* à l'expédition Belcher, 1852-54; capitaine du *Fox* dans un voyage aux îles Somerset et Prince de Galles, à la péninsule Boothia et à l'île King William, 1857-59, alors qu'il découvrit le sort de Franklin et des officiers et des équipages de l'*Erebus* et du *Terror*; en 1851, il parcourut en traîneau 770 milles, absent 80 jours; en 1852, 225 milles en 40 jours; en 1853, pendant une absence de 105 jours, il parcourut 1,328 milles; capitaine, 1854; créé chevalier, 1859; plus tard, amiral-surintendant des chantiers de Portsmouth.

M'Clure, Sir Robert John Le Mesurier (1807-73) ; entra dans la marine, 1816; second sur le *Terror* au voyage de Backs, 1836-37; lieutenant, 1838, servant sur les grands lacs; 1er lieutenant de l'*Enterprise* lors du voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; commandant de l'*Investigator*, à l'expédition Collinson et M'Clure, 1850-54; hiverna en 1850-51 au détroit de Galles; en octobre 1850, aperçut l'île Melville et découvrit le passage du Nord-Ouest; en 1851, chercha des quartiers d'hiver sur la côte de l'île Banks; abandonna son vaisseau au printemps de 1852 et marcha jusqu'au *Resolute,* sur l'île Dealy; retourna en Angleterre, 1854; capitaine, 1850; créé chevalier, 1854; plus tard, vice-amiral.

McCormick, Robert M.; chirurgien sur le *North Star*, expédition Belcher, 1852-53; fit une expédition en canots, remontant le côté est du chenal Wellington; retourna dans son pays, à bord du *Phoenix,* en 1853; en 1875, était sous-inspecteur des hôpitaux et flottes à la retraite.

McCormick, S. J.; maître-pilote du *United States*, expédition Hayes, 1860-61.

Macdiarmid, George; chirurgien sur le *Victory* au 2ème voyage de John Ross, 1829-1833.

McDonald, Alexander; ass.-chirurgien du *Terror*, expédition Franklin, 1845-48.

McDonald, Dr. ————; chirurgien de l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

McDonald, Edward; 3ème officier, expédition Bernier, 1910.

McDonnell, J. F.; second sur le transport *Diligence,* voyage d'Inglefield, 1853.

McDougall, George Francis; commandant en second du *Resolute* à l'expédition Austin, 1850-51; commandant du *Resolute* à l'expédition Belcher, 1852-54; en 1851, parcourut 340 milles en traîneau, absent 40 jours; en 1853, 205 milles, absent 40 jours; commandant d'état-major, 1866; m., 1870.

Macinnes, Allan; 2ème mécanicien du *Victory,* voyage de John Ross, 1829-33.

McInnis, D. A.; charpentier sur le *Diana,* de l'expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Macklin, Joseph; canonnier de l'*Hecla,* 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Maguire, Rochfort; entra dans la marine, 1830; 1er lieutenant sur le *Herald,* voyage de Kellett, 1848-51; commandant du *Plover*, 1852-54; m., 1867.

McKenzie, John; observateur dans l'expédition de la baié d'Hudson, 1885.

McLaren, Allan; assistant-chirurgien de l'*Hecla,* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; chirurgien du *Fury,* 3ème voyage de Parry, 1824-25.

McMillan, J. G.; géologue de l'expédition Bernier, 1908-09.

MacMillan, Donald B.; assistant, expédition Peary, 1908-09.

McMurdo, Archibald; 3ème lieutenant du *Terror*, au voyage de Back, 1836-37; contre-amiral en retraite, 1867.

McNaughton, James; assistant-géologue de l'expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Manico, Peter S.; entra dans la marine, 1806; 1er lieutenant du *Griper*, voyage de Lyon, 1824.

Mannteufel, Karsten; lieutenant sur le *Den Röde Löve* au 1er voyage de Hall, 1605.

Manson, Donald; second sur le *Sophia*, au voyage de Penny, 1850-51; commandant, pour les glaces, du *Isabel* au voyage d'Inglefield, 1852, et du *Phoenix*, voyages d'Inglefield, de 1853 et 1854.

Marcuard, Charles; second sur le *Terror*, au voyage de Back, 1836-37.

Markham, Sir Albert Hastings; entra dans la marine, 1856; lieutenant, 1862; commandant, 1872; commandant de l'*Alert*, dans l'expédition Nares, 1875-76; accompagna l'expédition du gouvernement canadien à la baie d'Hudson, 1886; contre-amiral, 1892; amiral, 1903; pris sa retraite, 1906; commandeur de l'Ordre du Bain, 1903.

Markham, Sir Clements R.; entra dans la marine, 1844; aspirant sur l'*Assistance*, voyage d'Austin, 1850-51; auteur de "The Arctic Navy List, 1773-1873."

Marryat, Joshua H.; lieutenant du transport *Diligence* et eu le commandement après le transfert du lieut. Elliott au *Phoenix*, 1852.

Marsh, George; commissaire du *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28.

Marshall, John; second sur le *Lady Franklin*, voyage de Penny, 1850-51.

Martin, Henry; commandant en second du *Plover*, pendant le voyage de Moore, 1848-50; accompagna Pullen dans son voyage en canots à la rivière Mackenzie, 1849-50; m., 1853.

Marvin, Ross G.; secrétaire des expéditions Peary, 1905-06 et 1908-09.

Matthias, Henry (1822-49); assistant-chirurgien sur l'*Enterprise* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; mourut aux quartiers d'hiver, juin 1849.

May, Walter William; second sur le *Resolute*, expédition Austin, 1850-51; fit 371 milles en traîneau, absent 34 jours. Lieutenant de l'*Assistance* à l'expédition Belcher, 1852-54; parcourut plus de 600 milles en traîneau, absent 62 jours; commandant en retraite, 1854.

May, Sir William Henry; entra dans la marine, 1864; lieutenant, 1871; lieutenant sur l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76; capitaine, 1887; contre-amiral, 1901; Grand-Croix de l'Ordre royal Victoria, 1909; lord de l'Amirauté.

Meara, Edward S.; lieutenant sur le *Talbot*, voyage d'Inglefield, 1854; en 1875, était capitaine en retraite.

Mecham, George Frederick (1828-58); entra dans la marine, 1841; 3ème lieutenant sur l'*Assistance* dans l'expédition Austin, 1850-51; 1er lieutenant sur le *Resolute*, expédition Belcher, 1852-54. En 1851, parcourut 236 milles, absent 28 jours; en 1852, parcourut 184 milles, absent 23 jours; en 1853, parcourut 1,163 milles, absent 94 jours; en 1854, parcourut 1,336 milles, 71 jours; commandant, 1855.

Meyer, Frederick; météorologiste sur le *Polaris*, au 3ème voyage de Hall, 1871.

Middleton, Christopher; capitaine et commandant sur le *Furnace*, de l'expédition à la partie nord de la baie d'Hudson, à la recherche du passage du Nord-Ouest, 1741-42.

Miertching, John; missionnaire des Frères-Unis; interprète esquimau sur l'*Investigator*, voyage de M'Clure, 1850-54.

Miller, Matthew R.; mécanicien du *Discovery*, expédition Nares, 1875-76.

Mitchell, Thomas; asst.-payeur du *Discovery*, expédition Nares, 1875-76.

Mogg, William; commis sur l'*Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23; commis sur le *Fury* au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Moodie, Major J. D.; commissaire suppléant de l'expédition Low, 1903-04.

Mooney, David; mécanicien en chef de l'*Alert*, expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Moor, William; capitaine du *Discovery*, expédition Middleton, 1741-42, et commandant du *Dobbs* au voyage de Smith et Moor à l'anse Wager, 1746-47.

Moore, John; canonnier sur le *Fury*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Moore, L. J.; second sur l'*Investigator*, au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; en 1875, sur demi-solde.

Moore, T. E. L.; entra dans la marine, 1822; commandant du *Plover* au détroit de Bering et à la côte arctique, 1848-50; plus tard, contre-amiral; m., 1870.

Moore, W. H.; commandant en second sur le *Plover*, voyage de Moore, 1848-49; retourna en Angleterre sur le *Herald*.

Morgan, Henry; commissaire sur le *Sunneshine* au 2ème voyage de Davis, 1586.

Morin, O. Jules; 2ème officier des expéditions Bernier, 1906-07 et 1908-09; 1er officier de l'expédition de 1910.

Morton, William; 2ème officier du *Polaris*, au 3ème voyage de Hall, 1871.

Moss, Edward Lawton; chirurgien, 1864; chirurgien de l'*Alert* à l'expédition Nares, 1875-76.

Mould, James A.; entré dans la marine, 1827; assistant-chirurgien du *Terror* au voyage de Back, 1836-37; en 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux, en retraite.

Moyles (ou **Morice**), **Thomas**; capitaine du *Francis*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Munk, Jens (1579-1628); commandant, sur le *Enhiörningen*, d'une expédition à la baie d'Hudson, 1619-20; hiverna à l'embouchure de la rivière Churchill; seulement trois survivants.

Murdaugh, William H.; commandant suppléant et 1er officier de l'*Advance*, à la première expédition Grinnell, 1850-51.

Napier, ————; commandant du *Furnace*, expédition Middleton, 1741-42.

Nares, Sir George Strong; second sur le *Resolute* à l'expédition Belcher, 1852-54; en 1852, parcourut 186 milles en traîneau, absent 25 jours; en 1853, fit 665 milles, absent 60 jours; en 1854, 586 milles, 55 jours; lieutenant, 1854; capitaine, 1869; capitaine et commandant de l'expédition de 1875-76, au détroit de Smith et à la côte nord de l'île Ellesmere; vice-amiral en retraite, 1892.

Neill, Samuel; chirurgien sur l'*Hecla*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Neilson, Thomas; assistant-chirurgien du *Blossom*, voyage de Beechey, 1825-28.

Nelson, Frauncis; commandant du *Resolution* pendant le voyage de Button, 1612-13.

Newell, Harman; assistant-mécanicien de l'*Arctic*, expédition de secours de Kane, 1855.

Newton, ————; capitaine du *Emmanuel* (désigné aussi *Armenall* ou *Amonell*, de même que la *Busse*) au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Nias, Sir Joseph; entra dans la marine, 1807; aspirant de marine sur l'*Alexander,* au 1er voyage de John Ross, 1818; sur l'*Hecla,* au 1er voyage de Parry, 1819-20; lieutenant, 1820; lieutenant sur le *Fury,* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; capitaine, 1835; compagnon de l'Ordre du Bain, 1841; contre-amiral, 1857; amiral en retraite, 1867; commandeur de l'Ordre du Bain.

Ninnis, Belgrave; chirurgien, 1861; chirurgien d'état-major sur le *Discovery,* expédition Nares, 1875-76; chirurgien de flotte, 1876; inspecteur-général des Flottes et Hôpitaux, en retraite, 1897.

Nodtredt, Jacob; assistant-mécanicien du *Fram,* voyage de Sverdrup, 1898-1902.

Nolk, Anders; capitaine du *Katten,* au 2ème voyage de Hall, 1606.

Norman, M.; commandant en second du *North Star,* voyage de Saunders, 1849-50.

Olluffsen, Jan; officier dirigeant du *Enhiörningen,* voyage de Munk, 1619-20; m. 25 mars 1620.

Olsen, Karl; mécanicien en chef du *Fram,* voyage de Sverdrup, 1898-1902.

Ommanney, Sir Erasmus; entra dans la marine, 1826; lieutenant sur le *Cove,* voyage de James Clark Ross au détroit Davis, 1836; commandant, 1840; capitaine, 1846; capitaine de l'*Assistance,* au voyage d'Austin, 1850-51; fit en traîneau l'exploration d'une partie de l'île du Prince de Galles, parcourut 480 milles, absent 60 jours; contre-amiral, 1864; amiral en retraite, 1874; créé chevalier.

Opsloe, Christoffer; canonnier en chef du *Enhiörningen,* voyage de Munk, 1619-20; m., 5 avril 1620.

Osborn, Noel; aspirant de marine sur le transport *Diligence,* voyage d'Inglefield, 1853; second sur le *North Star,* 1853-54; capitaine en retraite, 1873; m., 1875.

Osborn, Sherard; père du précédent; lieutenant, commandant le *Pioneer,* expédition Austin, 1850-51; commandant, 1852; commandant du *Pioneer* à l'expédition Belcher, 1852-54. En 1851, parcourut 534 milles, absent 58 jours; en 1853, fit 1,093 milles en traîneau, absent 117 jours; capitaine, 1855; contre-amiral, 1873.

Osborne, ————; maître d'équipage de l'*Investigator,* expédition Sir James Clark Ross, 1848-49, et de l'*Assistance,* lors de l'expédition Austin, 1850-51.

Osmer, Charles H.; commis sur le *Blossom,* voyage de Beechey, 1825-28; servit ensuite sur les grands lacs; payeur de l'*Erebus* à l'expédition Franklin, 1845-48.

Owen, Gryffyn; commandant du *Michael,* au premier voyage de Frobisher, 1576.

Oyston (ou **Ogston**), ————; second sur l'*Isabel* au voyage d'Inglefield, 1852.

Paine, Joseph C.; commis-en-charge de l'*Investigator* au voyage de M'Clure, 1850-54; en 1875, était un payeur en retraite.

Payne, Frank F.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Pakenham, Robert E.; aspirant sur le *Herald* au voyage de Kellett, 1848-51.

Palmer, Charles; aspirant sur le *Hecla* au premier voyage de Parry, 1819-20; lieutenant sur le même vaisseau au 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Palmer, John; maître d'équipage sur le *Henrietta Maria,* voyage de James, 1631-32.

Parkes, M. T.; second sur l'*Enterprise*, au voyage de Collinson, 1850-54; promu lieutenant, 1851; en 1875, était commandant en retraite.

Parr, Alfred Arthur Chase; entra dans la marine, 1864; lieutenant de l'*Alert* à l'expédition Nares, 1875-76.

Parry, Sir William Edward (1790-1855); entra dans la marine en 1803, comme volontaire; aspirant de marine, 1806; lieutenant, 1810; lieutenant-commandant sur l'*Alexander*, au 1er voyage de John Ross, 1818; commanda l'expédition à l'île Melville, 1819-20; commandant, 1820; commanda l'expédition à Fury et au détroit Hecla; capitaine de vaisseau, 1821; hydrographe, 1823; commanda l'expédition de 1824-25 au goulet du Prince Régent; commanda l'*Hecla*, 1827, lors de sa tentative pour atteindre le pôle par la route de Spitzbergen; atteignit 82°-45', ce qui était alors le point le plus éloigné auquel on était encore parvenu; créé chevalier, 1827; capitaine-surintendant de Haslar, 1846-52; contre-amiral, 1852; lieut.-gouverneur de l'hôpital de Greenwich, 1853-55.

Parsons, W. E.; commandant en second du *Herald*, voyage de Kellett, 1848-50.

Pavy, Octave; chirurgien de l'expédition Greely, 1881-84.

Peard, George (1793-1837); entra dans la marine, 1805; 1er lieutenant du *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28.

Pearse, Richard Bulkley; entra dans la marine, 1842; second sur le *Resolute*, voyage d'Austin, 1850-51; en 1851, fit 108 milles en traîneau durant une absence de 24 jours; en 1875, capitaine en retraite.

Peary, Robert Edwin; commanda les expéditions, au Groënland et dans l'Arctique, de 1886, 1891-92, 1893-95, 1905-06 et 1908-09, atteignant le pôle nord en 1909.

Peckover, William; canonnier sur le *Discovery*, voyage de Cook, 1776-80.

Peddie, John S.; chirurgien du *Terror*, expédition Franklin, 1845-48.

Penny, William; capitaine de baleinière; commandant de l'expédition—le *Lady Franklin* et le *Sophia*—à l'île Cornwallis et aux rives du chenal Wellington, 1850-51.

Pepin, Joseph R.; chirurgien de l'expédition Bernier, 1906-07.

Petersen, J. Carl C.; interprète esquimau sur le *Lady Franklin*, expédition Penny, 1850-51, à la 2ème expédition Grinnell (Kane), 1852-54, et sur le *Fox*, expédition M'Clintock, 1857-59.

Petersen, Jan; 2ème officier (?) sur le *Lamprenen*, voyage de Munk, 1619-20; m., 31 mars 1620.

Phayre, George A.; 1er lieutenant de l'*Enterprise*, voyage de Collinson, 1850-54; capitaine en retraite, 1873.

Philips, Molesworth; lieutenant de marine sur le *Resolution*, voyage de Cook, 1776-80.

Phillips, Charles Gerrans; entra dans la marine, 1820; commandant du *Felix* au 3ème voyage de Sir John Ross, 1850-51; m., 1872.

Phillips, Joseph; second et pilote, pour le Groënland, sur l'*Alexander*, 1ère expédition de John Ross, 1818.

Philpot, Richard; enseigne sur l'*Ayde*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et capitaine du *Beare* au 3ème voyage, 1578.

Pickersgill, Richard; lieutenant commandant le *Lion*, 1776; envoyé à la rencontre de Cook par la route de la baie de Baffin, mais ne se rendit qu'au détroit Davis.

Picthorne, F. R.; assistant-chirurgien du *Pioneer*, expédition Austin, 1850-51. En 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux.

Piers, Henry; assistant-chirurgien de l'*Investigator*, au voyage de M'Clure, 1850-54; en 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux en retraite.

Pim, Bedford Clapperton Trevelyan; n., 1826; entra dans la marine, 1842; aspirant de marine sur le *Herald* au voyage de Kellett, 1845-48; aspirant sur le *Plover* (Moore), 1848-49; lieutenant, 1851; lieutenant sur le *Resolute*, à l'expédition Belcher, 1852-54; en 1852 parcourut 175 milles en traîneau, absent 17 jours; en 1853, 427 milles, absent 41 jours, et 123 milles, absent 20 jours; commandant, 1858; en 1875 était capitaine en retraite.

Pirie, George; lieutenant sur le *Pandora*, aux voyages de Young, 1875 et 1876.

Pope, Richard; second sur le *Sunneshine* au 1er voyage de Davis, 1585, et commandant du même vaisseau au 2ème voyage de Davis, 1586.

Porteous, Archibald; mécanicien en second du *Pandora* aux voyages de Young, 1875 et 1876.

Porteous, David; chirurgien sur le *Felix*, 3ème voyage de Sir John Ross, 1850-51.

Price, Arthur; commandant du *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32.

Prickett, Abacuk; ''Agent pour les Aventuriers'', voyage d'Hudson, 1610-11; sur le *Resolution* au voyage de Button, 1612-13.

Pullen, Thomas C.; commandant sur le *North Star*, à l'expédition Belcher, 1852-54; assistant du capitaine, 1864-1872; en 1875, capitaine d'état-major en retraite.

Pullen, William John Samuel; lieutenant, 1846; lieutenant du *Plover* au voyage de Moore, 1848-50; commandant du voyage en canot, de l'île Wainwright à la rivière Mackenzie et de là au Grand Lac des Esclaves, 1849-50; commandant, 1850; commandant du *North Star*, expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était capitaine en retraite.

Pullen, Rév. W. H.; chapelain sur l'*Alert* à l'expédition Nares, 1875-76.

Pullison, Ed.; commissaire des vivres, expédition Waymouth, 1602.

Purchase, Thomas R.; mécanicien en second sur l'*Intrepid*, expédition Austin, 1850-51; et sur l'*Intrepid*, expédition Belcher, 1852-54.

Purfur, C.; charpentier sur l'*Hecla*, 2ème voyage de Parry, 1821-23, et sur le *Fury*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Pym, F. W.; second suppléant sur l'*Assistance*, lors de l'expédition Belcher, 1852-54.

Raanes, Oluf; second dans l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Radcliffe, Henry G.; assistant-astronome sur le *United States*, expédition Hayes, 1860-61.

Rae, James; assistant-chirurgien sur le *North Star*, au voyage de Saunders, 1849-50; en 1875, était sous-inspecteur des Hôpitaux en retraite.

Rae, Dr. John; chirurgien et explorateur; fit un voyage en canot, de Fort Churchill au golfe de Boothia, 1846-47; accompagna Richardson dans son voyage en canot, 1848-49; fit un voyage en canot aux côtes de l'isthme Boothia, 1853-54, et rapporta les nouvelles de l'abandon des vaisseaux de Franklin et de l'épuisement des équipages; il reçut la récompense de £10,000.

Randal, Hugh; capitaine du *Solomon* au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Rankin, John; lieutenant du *Furnace*, expédition Middleton, 1741-42.

Rawson, Wyatt; entra dans la marine, 1866; lieutenant, 1874; lieutenant sur le *Discovery*, à l'expédition Nares, 1875-76.

Read, James; commandant, pour les glaces, de l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Reid, Andrew; aspirant de marine, sur le *Griper*, au 1er voyage de Parry, 1819-20; lieutenant du *Fury*, 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Reid, James; 2ème officier sur le *Sophia* de l'expédition Penny, 1850-51.

Rendall, James T.; assistant-chirurgien suppléant du *Talbot*, voyage d'Inglefield, 1854.

Rendall, John; aspirant de marine sur le *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28.

Renwick, Charles K.; mécanicien en chef du *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853.

Reynolds, Peter; charpentier du *Discovery*, voyage de Cook, 1776-80.

Ricards, J. B.; assistant-chirurgien sur le *Pioneer* (bateau de servitude) dans l'expédition Belcher, 1852-54.

Richards, Charles; frère de Wm. H. Richards; commis sur l'*Assistance*, expédition Austin, 1850-51.

Richards, Charles; aspirant de marine sur l'*Hecla* au 2ème voyage de Parry, 1821-23; et sur l'*Hecla*, au 3ème voyage, 1824-25.

Richards, Sir George Henry; entra dans la marine, 1832; lieutenant, 1842; commandant, 1845; commandant de l'*Assistance* à l'expédition Belcher, 1852-54; fit 808 milles en traîneau, absent 94 jours; capitaine, 1854; plus tard fit de l'arpentage sur la côte de la Colombie Anglaise; hydrographe, 1864-74; contre-amiral, 1870; commandeur de l'Ordre du Bain, 1877; vice-amiral, 1881; amiral, 1884; m., 1900.

Richards, Wm H.; commis-en-charge sur le *Resolute*, expédition Belcher, 1852-54; en 1875, était payeur sur le *Bellerophon*.

Richards, William T.; commis-en-charge sur le *Phoenix*, voyages d'Inglefield, 1853 et 1854; en 1874, était payeur de l'*Audacious*.

Richardson, Carsten; capitaine du *Gilliflover*, au 2ème voyage de Hall, 1606; capitaine et commandant de l'expédition, sur le *Trost*, au 3ème voyage de Hall, 1607.

Richardson, Sir John (1787-1866) ; entra dans la marine comme assistant-chirurgien, 1807; chirurgien, 1809; chirurgien et naturaliste des voyages par terre de Franklin, de 1819-22 et 1825-27; inspecteur de l'hôpital Haslar, 1840; créé chevalier, 1846; commandant d'un voyage en canot—à la recherche de Franklin—sur la côte arctique, entre les rivières Mackenzie et Coppermine, 1848-49.

Rickman, John; 2ème lieutenant du *Discovery*, voyage de Cook, 1776-80.

Ristvedt, Peder; météorologiste et premier mécanicien de l'expédition Amundsen, 1903-06.

Robertson, W.; chirurgien sur l'*Enterprise*, au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Robertson, William; lieutenant de l'*Isabella* au 1er voyage de John Ross, 1818.

Robinson, Frederick; 2ème lieutenant de l'*Investigator* au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Roche, Richard; aspirant de marine sur le *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; second sur le *Resolute* à l'expédition Belcher, 1852-54; en 1853, parcourut 798 milles en traîneau, absent 78 jours; en 1875, était commandant du navire de Sa Majesté *Hibernia*.

Rodgers, Francis; 1er officier sur le *George Henry*, au 1er voyage de Hall, 1860-62.

Ross, Sir James Clark (1800-1861) ; entra dans la marine, 1812; aspirant de marine sur l'*Isabella* au premier voyage de John Ross, 1818; sur l'*Hecla*, au premier voyage de Parry, 1819-29; et sur le *Fury*, 1821-23; 2ème lieutenant sur le *Fury* au 3ème voyage de Parry, 1824-25; commandant du *Victory* au 2ème voyage de John Ross, 1829-33; découvrit le pôle magnétique nord, 1831; capitaine, 1834; alla au détroit de Davis, sur le *Cove*, 1836; commanda l'expédition à l'Antarctique, sur l'*Erebus* et le *Terror*, 1839-43, atteignant 78°-10'S.—le point le plus éloigné au sud atteint depuis 60 ans; sur l'*Enterprise*, commanda une expédition aux rives nord et ouest de l'île Somerset, au détroit Barrow et à l'anse Prince Régent; parcourut plus de 500 milles en traîneau, absent 40 jours; créé chevalier, 1844.

Ross, Sir John (1777-1856) ; entra dans la marine, 1786; commandant, 1812; commanda l'expédition de 1818 à la baie de Baffin; commanda l'expédition de 1829-33 à la côte occidentale de l'anse Prince Régent, à Boothia et à la côte nord de l'île King William; créé chevalier, 1834; contre-amiral, 1851; commanda, sur le *Feliz*, l'expédition de 1850-51, à la recherche de Franklin; oncle du précédent.

Ross, M.; commissaire des vivres à l'expédition Low, 1903-04.

Ross, M. G. H. W.; 1er lieutenant de l'*Investigator*, au voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Rowland, William; assistant-chirurgien sur le *Hecla*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Rutter, Jasper; commis-en-charge du *North Star* au voyage de Saunders, 1849-50.

Ryder, J. N.; mécanicien en chef de l'*Interpid*, expédition Austin, 1850-51; m., 1864.

Sabestor, G.; commandant-suppléant, pour les glaces, sur le *North Star*, au voyage de Saunders, 1849-50.

Sabine, Sir Edward (1788-1883) ; astronome sur l'*Isabella* au 1er voyage de John Ross, 1818, et sur l'*Hecla*, au 1er voyage de Parry, 1819-20; capitaine, Artillerie Royale, 1831; lieut.-colonel, 1841; colonel, 1851; major-général, 1859; président de l'Association Britannique, 1853; président de la Société Royale, 1861-71; commandeur de l'Ordre du Bain, 1869.

Sainsbury, Herbert H.; second sur l'*Investigator*, au voyage de M'Clure, 1850-54; décédé à bord du *Resolute*, nov. 1853.

Samuel, ————; chirurgien du *Discovery* après la mort d'Anderson, voyage de Cook, 1776-80.

Sargent, Robert O.; second de l'*Erebus*, à l'expédition Franklin, 1845-48.

Saunders, James; commandant suppléant du *Terror* au voyage de Back, 1836-37; commandant, commanda le *North Star*, chargé de provisions pour les expéditions à la recherche de Franklin, 1849-50.

Scallon, James; canonnier sur l'*Hecla*, 1er voyage de Parry, 1819-20, et sur le *Fury*, à son deuxième voyage, 1821-23.

Schei, Per; géologue de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Scott, Banks; 2ème mécanicien sur le *Roosevelt*, expédition Peary, 1908-09.

Scott, Robert Charles; assistant-chirurgien sur l'*Intrepid* (bateau de servitude) de l'expédition Belcher, 1852-54; en 1852, parcourut 225 milles en traîneau, absent 38 jours; en 1875, était chirurgien d'état-major du *Clyde*.

Scroggs, John; commandant, sur le *Whalebone*, d'une expédition à la partie nord de la baie d'Hudson, 1722.

Seemann, Berthold; naturaliste du *Herald* au voyage de Kellett, 1845-51; m., 1871.

Sellman, Edward; notaire, sur l'*Ayde*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Sevewright, S. Alexander; second sur le *Felix* au 3ème voyage de Sir John Ross, 1850-51.

Shaw, Gilbert R.; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1885.

Sheddon, Robert A.; commandant et propriétaire du yacht *Nancy Dawson*, au voyage à la pointe Barrow, 1849, lors de l'expédition à la recherche de Franklin; m., oct. 1849.

Sheelabeer, W. B.; assistant du commandant sur l'*Enterprise*, voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49; commandant en second sur l'*Intrepid*, à l'expédition Austin, 1850-51 et sur le *North Star*, à l'expédition Belcher, 1852-54.

Sherer, Joseph; n., 1798; entra dans la marine, 1811; aspirant de marine sur l'*Hecla*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23; lieutenant sur le même vaisseau, au 3ème voyage de Parry, 1824-25; commandant, 1829; chevalier de l'Ordre de la Jarretière, 1829; capitaine, 1841; en 1875, était vice-amiral en retraite.

Shilling, Andrew; commandant sur l'*Anne Royal*, au 6ème voyage de Baffin, 1617-19, et général sur le *London*, au 7ème voyage de Baffin.

Simmons, Herman Georg; botaniste de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Simpson, John; assistant-chirurgien du *Plover* (Moore), 1848-51; et (Maguire), 1852-54; faisait partie de l'expédition par canot à la Pointe Barrow; m., 1858.

Simpson, Thomas (1808-40); commandant en second, expédition Dease et Simpson, 1837-39; fit tous les arpentages des côtes explorées, i.e., du récif Return au cap Icy et de la Pointe Turnagain à la rivière Castor et Pollux.

Simms, Charles C.; lieutenant, commandant l'*Arctic*, de l'expédition de secours Kane, 1855.

Skead, Francis; commandant en second sur l'*Enterprise* au voyage de Collinson, 1850-54; en 1875, était lieutenant dirigeant en retraite et capitaine du Havre, Port Elizabeth, Colonie du Cap.

Skene, A. M.; aspirant sur l'*Isabella* au 1er voyage de John Ross, 1818, et sur le *Griper* au 1er voyage de Parry, 1819-22.

Skeoch, James; assistant-chirurgien du *Fury*, au 2ème voyage de Parry, 1821-23.

Skynner, William; observateur, expédition de la baie d'Hudson, 1884.

Smith, Francis; capitaine du *Californie* au voyage à l'anse Wager, 1746-47 à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Smith, John; charpentier du *Terror*, voyage de Back, 1836-37.

Smith, John; second sur le *Cove*, voyage de James Clark Ross, 1836.

Smith, John; commis-en-charge du *Prince Albert*, voyage de Kennedy, 1851-52.

Smith, Robert; 4ème officier du *George Henry* au 1er voyage de Hall, 1860-62.

Smith, Watson; commandant de l'*Arctic*, expédition de secours Kane, 1855.

Smith, William; maître d'équipage de l'*Hecla*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Smyth, William; commandant du *Gabriel*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577.

Smyth, William H.; entra dans la marine, 1813; second sur le *Blossom*, au voyage de Beechey, 1825-28; 1er lieutenant du *Terror*, au voyage de Back, 1836-37; en 1875, était vice-amiral en retraite.

Snow, W. Parker; commis et chirurgien suppléant sur le *Prince Albert*, au voyage de Forsyth, 1850.

Sontag, August; astronome sur l'*Advance*, 2ème expédition Grinnell, 1853-55 et expédition Hayes, 1860-61.

Sotle, Dennys; "Gentilhomme" sur le *Gabriel*, au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Speer, Denton; commandant en second du *Talbot*, voyage d'Inglefield, 1854.

Staff, Philip; charpentier au voyage d'Hudson, 1610-11.

Stafford, Edmond; "Gentilhomme," sur l'*Ayde*, au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et sur le *Gabriel*, au 3ème voyage, 1578.

Stanley, Owen (1811-1850) ; entra dans la marine, 1824; 2ème lieutenant du *Terror*, au voyage de Back, 1836-37; capitaine, 1844.

Stanley, Stephen S.; chirurgien de l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Stephenson, Sir Henry Frederick; capitaine, 1875; commanda la canonnière *Heron* sur les Grands Lacs, 1866-67; capitaine, commandant le *Discovery*, expédition Nares, 1875-76; contre-amiral, 1890; amiral, 1901; à la retraite, 1904; Grand-Croix de l'Ordre royal Victoria, 1902.

Stephenson, W. C.; assistant du commandant sur le *Plover* (Moore), 1848-50; faisait partie de l'expédition par carot à la Pointe Barrow; reprit son service en 1853; en 1854, était sur le *Rattlesnake* (Trollope).

Stewart, James Greene; commandant en second, expédition par terre — à la recherche de Franklin — du Grand lac des Esclaves à l'embouchure de la rivière Backs, 1855.
dition Franklin; plus tard, capitaine.

Stewart, Alexander; commandant du *Sophia*, lors de l'expédition Penny, 1850-51.

Stuart, John; 3ème officier sur le *Lady Franklin*, expédition Penny, 1850-51.

Stupart, R. F.; observateur, expédition de la Baie d'Hudson, 1884.

Stygge, Mauritz; lieutenant du *Enhiörningen*, au voyage de Munk, 1619-20; m., 10 avril 1620.

Sutherland, Kenneth; charpentier à bord du *Prince Albert*, voyage de Kennedy, 1851-52.

Suterland, Peter C.; chirurgien à bord du *Sophia* durant l'expédition Penny, 1850-51, et à bord de l'*Isabel* durant le voyage d'Inglefield, 1852; plus tard, arpenteur-général du Natal.

Svendsen, Johan; chirurgien de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Sverdrup, Otto; commandant de l'expédition à bord du *Fram*, 1898-1902, aux côtes sud et ouest de l'île Ellesmere, aux îles Ringnes, etc.

Swansea, Jacob; maître d'équipage à bord de l'*Hecla*, premier voyage de Parry, 1819-20.

Symonds, Bartholomew; chirurgien à bord du *London* au septième voyage de Baffin, 1620-22.

Tanfield, William; "Gentilhomme" à bord du *Gabriel*, au deuxième voyage de Frobisher, 1577; capitaine du *Thomas* au troisième voyage de Frobisher, 1578.

Tatham, W.; maître d'équipage de l'*Investigator* durant le voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49.

Taylor, George; troisième officier du *Victory* au deuxième voyage de John Ross, 1829-33.

Taylor, J.; maître d'équipage de l'*Assistance*, expédition de Belcher, 1852-54.

Thom, William; commissaire de l'*Isabella* au premier voyage de John Ross, 1818, et du *Victory* au deuxième voyage de John Ross, 1829-33.

Thomas, Chimham; charpentier du *Victory* au deuxième voyage de John Ross, 1829-33; m., 1833.

Thomas, Robert; second du *Terror* durant l'expédition Franklin, 1845-48.

Thompson, Edward; chirurgien à bord du *Furnace*, voyage de Middleton, 1741-42.

Thompson, James; sous-officier à bord du *Terror*, expédition Franklin, 1845-48.

Thibault, Joseph; commissaire de l'expédition Bernier, 1910.

Tom, John; aspirant de marine à bord du *Griper* durant le voyage de Lyon, 1824; lieutenant, 1826.

Toms, Francis Yeates; aide-chirurgien à bord du *North Star* durant l'expédition Belcher, 1852-54; chirurgien, 1857; en 1875, fut chirurgien d'état-major de l'*Invincible*.

Tracy, J.; aide-maître d'équipage de l'*Investigator*, expédition Sir James Clark Ross, 1848-49.

Trollope, H.; lieutenant du *Herald* durant le voyage de Kellett, 1848-51; commandant du *Rattlesnake*, 1853; hiverna dans le détroit de Bering, 1853-54; en 1875, capitaine en retraite.

Tuttle, C. R.; observateur de l'expédition à la Baie d'Hudson, 1884.

Tyrrell, J. W.; observateur de l'expédition à la Baie d'Hudson, 1885.

Terry, Thomas; sous-officier de l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Upcot (ou **Upcote**), ————; capitaine du *Moone* au troisième voyage de Frobisher, 1578.

Tyson, George E.; aide-navigateur à bord du *Polaris* au troisième voyage de Hall, 1871.

Vanasse, Fabien; historien des expéditions Bernier, 1906-07, 1908-1909 et 1910.

Vaughan, David; capitaine du *Discovery*, expédition Knight, 1719.

Vernon, Charles E. H. (1827-73); lieutenant du *Plover* (Maguire), 1852.

Volske, David; chirurgien à bord du *Lamprenen* durant le voyage de Munk, 1619-20; m., 12 déc. 1619.

Vreeland, Benjamin; aide-chirurgien à bord du *Rescue* durant la première expédition Grinnell, 1850-51.

Wainwright, John; lieutenant du *Blossom* durant le voyage de Beechey, 1825-28.

Wallis, William; charpentier à bord de l'*Hecla*, premier voyage de Parry, 1819-20.

Wakeham, Cyrus; commis du *Griper* au 1er voyage de Parry, 1819-20.

Wakeham, William; commanda l'expédition de la Baie d'Hudson, 1897, à bord de la *Diana*.

Walker, David; chirurgien du *Fox* durant le voyage de M'Clintock, 1857-1859.

Waller, Charles Crump; aspirant de marine à bord du *Fury* au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Ward, John; aide-chirurgien de l'*Assistance* durant l'expédition Austin, 1850-51.

Warden, John; premier officier du *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32.

Wardwell, Geo. A.; mécanicien en chef du *Roosevelt* durant l'expédition de Peary, 1908-09.

Watson, John; premier officier du *Lamprenen* durant le voyage de Munk, 1619-20; m., 6 mai 1620.

Watts, Edward; 2ème officier de l'*Alert* durant l'expédition à la Baie d'Hudson, 1885.

Way, John; 2ème maître d'équipage du *North Star* durant le voyage de Saunders, 1849-50.

Waymouth, George; commandant de l'expédition au détroit d'Hudson, 1602.

Webb, Henry, P.; 2ème ingénieur du *Pioneer* durant l'expédition Austin, 1850-51, et durant l'expédition Belcher, 1852-54.

Webber, ———; artiste de la *Resolution*, voyage de Cook, 1776-80.

Weekes, John; sous-officier de l'*Erebus*, expédition Franklin, 1845-48.

Weeks, W. H.; commissaire des expéditions Bernier, 1906-07 et 1908-09.

Weller, C. C.; aspirant de marine du *Fury*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Wentwork, W.; maître d'équipage du *Fury*, 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Westal, ———; 2ème officier du *California* durant le voyage de Smith et Moor, 1746-47.

Westropp, Berkley; aspirant de marine du *Fury*, au 3ème voyage de Parry, 1824-25; lieutenant, 1825.

Whiffen, Thomas; commis du *Herald* durant le voyage de Kellett, 1848-50.

White, George; mécanicien de l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76.

Whitehead, Edward; commis de l'*Enterprise* durant le voyage de Sir James Clark Ross, 1848-49, aussi à bord de l'*Enterprise* durant le voyage de Collinson, 1850-51; mort, juin 1851.

Whitley, W. H.; premier navigateur du *Diana* durant l'expédition à la baie d'Hudson, 1897.

Whittered, John; 2ème officier du *Henrietta Maria*, voyage de James, 1631-32.

Wiik, Gustav Juel; 2ème mécanicien de l'expédition Amundsen, 1903-06.

Wilcox, Thomas; officier et pilote du Groënland de l'*Isabella*, expédition de John Ross, 1818.

Wilde, ——— de; artiste à bord du *Pandora*, voyage de Young, 1875.

Wilkinson, ———; subrécargue (?) au 4ème voyage de Hall, 1612.

Williamson, John; 3ème lieutenant de la *Resolution*, voyage de Cook, 1776-80.

Wilson, Edward; chirurgien de l'expédition de Hudson, 1610-11 et de l'expédition de Button, 1612-13.

Wilson, Robert; maître d'équipage du *Furnace*, expédition Middleton, 1741-42.

Wilson, William; 2ème officier du *Prince Albert* durant le voyage de Forsyth, 1850.

Wolf, Lorne K.; chirurgien de l'expédition Peary, 1905-06.

Wolfall, ———; aumônier du *Gabriel* (*Ayde?*) au 3ème voyage de Frobisher, 1578.

Wolfe, James; second du *Blossom* durant le voyage de Beechey, 1825-28.

Woodward, J.; commissaire du *Herald*, voyage de Kellett, 1845-51; m., 1851.

Woodworth, Percy; observateur de l'expédition à la Baie d'Hudson, 1885.

Wotton, James; mécanicien de l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76.

Wright, Arthur R.; lieutenant du *Talbot*, voyage d'Inglefield, 1854; commandant, 1864.

Wright, T. D.; aspirant de marine du *Plover* (Maguire), 1852-53; invalidé, 1853.

Wygate (ou**Wigate**), **John**; commis du *Furnace*, expédition Middleton, 1741-42.

Wynn, John Land; 1er lieutenant du *Hecla* au 3ème voyage de Parry, 1824-25.

Wynniatt, Robert J.; second de l'*Investigator* durant le voyage de M'Clure, 1850-54; en 1851, en traîneaux, il atteignit la baie Glenelg, sur la côte nord de l'île Victoria; retourna chez lui à bord du *Phoenix,* 1853.

Yerworth, Thomas; commissaire de l'expédition de Waymouth, 1602.

Yorke, Gilbert; capitaine du *Michel* au 2ème voyage de Frobisher, 1577, et du *Thomas Allen* au 3ème voyage, 1578.

Young, Sir Allen W.; entra dans la marine marchande en 1846; 2ème officier du *Fox* durant le voyage de M'Clintock, 1857-59; lieutenant de la réserve navale, 1862; commandant du *Pandora* pour deux voyages, 1875 et 1876; un des deux officiers survivants de l'expédition M'Clintock; C. B., 1881; C. V. O., 1903.

Young, Geo. A.; aide-géologue durant l'expédition à la Baie d'Hudson, 1897.

Young, Walter; lieutenant, commandant le *Lion*, envoyé à la baie de Baffin pour rencontrer Cook, 1777; m., 1781.

Yourin (ou **Urin**), ————; premier officier du *Charles*, voyage de Foxe, 1631.

NAVIRES CONCERNÉS DANS LA LISTE DES OFFICIERS ARCTIQUES.

Les vaisseaux en *italiques* ne firent que des croisières d'été; ceux en majuscules hivernèrent dans l'Arctique ou dans la baie d'Hudson; ceux avec * furent abandonnés ou firent naufrage.

*ADVANCE; 1850-51 (De Haven) brick hermaphrodite, 144 tonneaux, 4 officiers et 13 hommes; Etats-Unis—Expédition Grinnell à la recherche de Sir John Franklin; parvint à l'île Murdaugh, chenal Wellington; alla à la dérive dans la glace, de septembre 1850 à juin 1851, quand elle se trouva libre dans la lat. 65° 30'. Voir *Rescue*.

1853-55 (Kane) 17 officiers et hommes et 2 esquimaux; une expédition volontaire des Etats-Unis à la recherche de Sir John Franklin; traversa le détroit de Smith; découvrit le bassin de Kane, et le chenal de Kennedy à la lat. 80° 30'; hiverna à la baie de Rensselaer, Groënland, 1853-4-5; abandonna le vaisseau, mai 1855, et au mois d'août, atteignit Upernavik, Groënland; perdit deux hommes du scorbut. Voir *Release*.

**Albany*; 1719 (Knight) frégate; vaisseau amiral d'une expédition à bord de l'*Albany* et du *Discovery* pour découvrir le passage du Nord-Ouest; ni l'un ni l'autre vaisseau revint, et, en 1767, on les trouva coulés à fond dans le havre de l'île au Marble; le dernier survivant mourut en 1721.

ALERT; 1875-76 (Nares) corvette à vapeur, 751 tonneaux et 100 F. de C., 13 officiers et 48 hommes; vaisseau à bord duquel Nares essaya d'arriver au pôle; hiverna près du cap Sheridan, lat. 82° 24'; arpenta les côtes est et ouest de l'île Ellesmere et la côte nord-ouest du Groënland; Markham et Parr parvinrent à la lat. 83° 20', alors "le point le plus au nord"; perdirent un homme du scorbut. Voir *Discovery*.

1885 (Gordon) Expédition du Gouvernement Canadien à la baie d'Hudson.

1886 (Gordon) Expédition du Gouvernement Canadien à la baie d'Hudson; équipage complet, 43.

Alexander; 1818 (Parry) 252 tonneaux, 9 officiers et 28 hommes; première expédition de John Ross; une croisière d'été dans la baie de Baffin. Voir *Isabella*.

Anne Francis; 1578 (Best) contre-amiral de la flotte, 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde*.

Arctic; 1855 (Simms) brick à vapeur, 250 tonneaux, 22 officiers et hommes; vaisseau aidant l'expédition des Etats-Unis au secours de l'expédition Kane. Voir *Release*.

ARCTIC; 1906-07 (Bernier) vapeur, 650 tonneaux brut, 463 net, 275 I. F. de C., 9 officiers et 32 hommes, autrefois nommé le *Gauss*, construit par l'expédition allemande au pôle sud; envoyé par le Gouvernement Canadien pour prendre possession formelle des îles canadiennes dans l'arctique; hiverna dans le havre d'Albert, bras de mer de Pond; explora le bras de mer de l'Amirauté; dans l'été de 1906, atteignit l'île Melville, pris possession des îles Melville, Byam, Martin, Devon et autres.

*ASSISTANCE; 1850-51 (Ommanney) 430 tonneaux, 60 officiers et hommes; deuxième navire de l'expédition Austin, recherche de Franklin; hiverna au large de l'île Griffith; pas de mort.

1852-54 (Belcher); vaisseau-amiral de l'expédition Belcher, recherche de Franklin; premier hiver dans le détroit de Northumberland; le second, chenal Wellington; deux morts; abandonné, 1854. Equipage de l'*Assistance* et de l'*Intrepid,* 91.

Ayde; 1577 (Frobisher) 200 (ou 180) tonneaux, 100 hommes; vaisseau-amiral de la deuxième expédition de Frobisher à la baie Frobisher; autres vaisseaux, le *Gabriel* et le *Michel;* un homme mourut et un officier emporté par dessus bord.

1578 (Frobisher); le vaisseau-amiral d'une flotte de 15 vaisseaux, le *Thomas Allen,* le *Judith,* le *Michael,* l'*Anne-Francis,* le *Hopewell,* le *Beare,* le *Thomas,* l'*Emmanuel* d'Exter, le *Francis,* le *Moone,* l'*Emmanuel* de Bridgewater, le *Solomon,* le *Dennis* et le *Gabriel*; fit un voyage au détroit Frobisher; le nombre total des hommes semble avoir été de 600; 40 moururent.

Beare; 1578 (Philpot) un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

BEAVER; 1791-92 (Duncan) 84 tonneaux; hiverna à Churchill; en 1792, entra dans le bras de mer de Chesterfield; ce fut la moins efficace de toutes les expéditions (peut-être sauf celle de Gibbons).

Blossom; 1825-28 (Beechey) deux croisières d'été dans le détroit de Bering.

**Breadalbane*; 1853 (Fawckner) transport, écrasé par la glace, au large de l'île Beechey.

CALIFORNIA; 1746-47 (Smith) avec le *Dobbs* (*q. v.*) fit un voyage au bras de mer Wager à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Cat; voir *Katten.*

Charles; 1631 (Foxe) barque, 70 (ou 80) tonneaux, 20 hommes et 2 petits garçons; pas de pertes; Foxe explora les côtes de la baie d'Hudson et le chenal de Fox.

CHURCHILL; 1761-62 (Christopher) corvette; explora le bras de mer Chesterfield pour environ 100 milles en 1761, et, en 1762, le remonta jusqu'au lac Baker.

Consolation; voir *Trost.*

Cove; 1836 (James Clark Ross) engagé à Hull, pour secourir des baleiniers au détroit de Davis.

**Dennis* (ou *Dennys*); 1578 (Kendall) barque, 100 tonneaux; un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher; au large de l'île de Baffin, reçut un tel coup d'un glacier qu'elle coula immédiatement. Voir *Ayde.*

Den Röde Löve (*Lion Rouge*) 1605 (Lindenow) 70 tonneaux; expédition danoise à la côte ouest du Groënland (1er voyage de Hall); retourna au port presqu'aussitôt après avoir vu la terre. Voir *Trost.*

1606 (Cunningham) à la deuxième expédition danoise à la côte ouest du Groënland (2ème voyage de Hall). Voir *Trost.*

Diana; 1897 (Wakeham) baleinier à vapeur, 473 tonneaux brut, 275 tonneaux net, 70 F. de C., équipage complet, 43; expédition du Gouvernement Canadien à la baie d'Hudson.

Diligence; 1853 et 1854 (Elliott et Marryat) transport; accompagna Inglefield dans le *Phoenix,* envoyé avec des vivres, et pour communiquer avec l'expédition Belcher. Voir *Phoenix.*

DISCOVERY; 1602 (Waymouth) flibot, 70 tonneaux (Foxe dit 55 tonneaux); le vaisseau-amiral du voyage de Waymouth pour découvrir le passage du Nord-Ouest, découvrit probablement le détroit d'Hudson et le remonta quelque peu.

1612-13 (Ingram) le vice-amiral au voyage de Button; après avoir abandonné la *Résolution,* le voyage de découverte se continua avec le *Discovery.* Voir *Résolution.*

1614 (Gibbons) Gibbons fit un voyage pour découvrir le passage du Nord-Ouest, mais fut pris entre les glaces et jeté dans une baie, appelée en dérision par son équipage, ''Gibbons son trou.''

1615 (Bylot) 14 hommes et 2 garçons, avec Baffin comme pilote, explora la côte nord du détroit d'Hudson et la partie sud du chenal de Fox.

1616 (Bylot) Bylot et Baffin firent ''un voyage couronné de succès et bien conduit,'' toute la baie de Baffin étant découverte.

**Discovery*; 1719 (Vaughan) corvette; à l'infortuné voyage de Knight à la partie nord de la baie d'Hudson. Voir *Albany.*

DISCOVERY; 1741-42 (Moor) pinque; accompagna la *Furnace* (*q. v.*) durant un voyage à la partie nord de la baie d'Hudson à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Discovery; 1776-80 (Clerke et Gore) 300 tonneaux, 80 officiers et hommes; deuxième navire à la troisième expédition de Cook; croisière d'été dans le détroit de Bering et dans l'Arctique au cap Icy.

DISCOVERY; 1875-76 (Stephenson), autrefois le baleinier à vapeur *Bloodhound*; 556 tonneaux et 96 F. de C., 13 officiers et 46 hommes; le deuxième vaisseau de l'expédition Nares; hiverna dans le havre de Discovery, détroit de Lady Franklin; fit un grand arpentage des côtes de l'île Ellesmere et du Groënland; perdit deux hommes du scorbut. Voir *Alert.*

DOBBS; 1746-47 (Moor) galère, 180 tonneaux; en compagnie du *California,* fit un voyage au bras de mer Wager à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Eagle; voir *Ornen.*

Elizabeth; 1587 (Davis) barque, un des trois vaisseaux composant la flotte au 3ème voyage de Davis: on envoya les deux autres vaisseaux faire la pêche, Davis continuant son voyage de découverte; atteignit 72° 12' N.; explora les deux côtes de la baie de Baffin; les deux vaisseaux faisant la pêche, firent voile pour l'Angleterre 16 jours après avoir quitté Davis.

Ellen; 1587, barque, probablement pas plus de 20 tonneaux; un des vaisseaux au troisième voyage de Davis; l'amiral A. H. Markham pense que Davis continua '' sa croisière aventureuse à bord de l'*Ellen,*'' mais les récits de Jones démontre qu'il était à bord de l'*Elizabeth* (*q. v.*)

Emmanuel de Bridgewater (aussi nommé le *Busse* de Bridgewater); 1578 (Newton), un des vaisseaux au troisième voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Emmanuel d'Exter (aussi nommé *Armenall* et *Armonell*); 1578 (Courtney), un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

*ENHIÖNENGEN (Unicorn); 1619-20 (Munk), frégate, 48 (ou 49) officiers et hommes; accompagna le *Lamprenen* au voyage de Munk pour découvrir le passage du Nord-Ouest; hiverna dans le port Churchill, baie d'Hudson; et dans le printemps, Munk et deux hommes,—les seuls survivants—retournèrent au Danemark à bord du *Lamprenen.*

ENTERPRISE; 1848-49 (James Clark Ross) 530 tonneaux, 63 officiers et hommes; recherche de Franklin; hiverna au port Léopold; perdit un officier (M Mathias, l'aide-chirurgien) et trois hommes.

1850-54 (Collinson); recherche de Franklin, par le détroit de Bering; premier hiver dans le détroit du Prince de Galles, île Victoria, à 71° 35', 1851-52; à la baie de Cambridge, 1852-53; troisième à la baie de Camden, 1853-54; elle retourna le 6 mai 1855; perdit trois hommes, un chaque année.

*EREBUS; 1839-43 (James Clark Ross) 370 tonneaux, 64 officiers et hommes; dans l'expédition antarctique; d'abord construit pour une bombarde; renforcé pour le voyage de Ross.

1845-48 (Franklin) pour découvrir le passage du Nord-Ouest; équipage de l'*Erebus* et du *Terror,* 129 officiers et hommes; équipage nominal, 70 officiers et hommes; premier hiver à l'île Beechey, 1845-46; perdit deux hommes; deuxième et troisième hivers dans les glaces, au nord de l'île King William, à 70° 5' N., 1846-7-8; perdit neuf officiers et 12 hommes (comprenant les pertes du *Terror*), de 1846 à avril 1848; navire abandonné le 25 avril 1848, quand 105 hommes débarquèrent sur l'île King William.

FELIX; 1850-51 (John Ross) recherche de Franklin; goélette, 120 tonneaux; hiverna dans la baie Assistance, île de Cornwallis; pas de mort.

FOX; 1857-59 (M'Clintock) yacht à hélice de 177 tonneaux; 26 officiers et hommes, y compris deux Esquimaux du Groënland; recherche de Franklin; premier hiver dans les glaces de la baie de Baffin; perdit un homme à la suite d'une chute et en renvoya un chez lui du Groënland; deuxième hiver dans la baie de Brentford; perdit un officier et un homme.

FRAM; 1898-1902 (Sverdrup) expédition pour explorer le Groënland nord, mais empêché par les glaces; hiverna 1898-99 au cap Sabine; explora le détroit de Hayes et traversa l'île Ellesmere; hiverna 1899-1900 à Havnefiord, côte sud de l'île Ellesmere, et 1901-02 au fiord de Goose, partie sud-ouest de l'île Ellesmere; les côtes sud et ouest de l'île Ellesmere entre "le point le plus éloigné" d'Inglefield en 1852, et d'Aldrich en 1876, furent arpentées, et trois grandes îles, Heiberg, Amund Ringnes et Elluf Ringnes, furent découvertes; 15 officiers et hommes; 2 moururent.

Francis; 1576 (Moyles) un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

FURNACE; 1741-42 (Middleton) bombarde; accompagna le *Discovery* durant un voyage à la partie nord de la baie d'Hudson à la recherche du passage du Nord-Ouest; découvrit la baie de Repulse et le détroit Frozen.

*FURY; 1821-23 (Parry) 377 tonneaux, 60 officiers et hommes; premier hiver à l'île Winter; perdit un homme par suite d'une chute du haut d'un mât; deuxième hiver à Igloolik; perdit deux sous-officiers.

1824-25 (Hoppner) 60 officiers et hommes; hiverna au port de Bowen; pas de mort; août 1825, bâteau poussé sur les côtes par la glace et détruit.

Gabriel; 1576 (Frobisher) barque, 25 tonneaux (ou 35 tonneaux d'après Barrow) vaisseau-amiral de la première expédition de Frobisher à la baie Frobisher; autres vaisseaux, le *Michael* et une barque de 10 tonneaux, nom inconnu; équipage des trois vaisseaux, 34; quatre hommes tués par les indigènes et quatre perdus dans la barque.

1577 (Fenton) 18 hommes; 2ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

1578 (Harvey ou Harvie) un des vaisseaux au troisième voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

George henry; 1860-62 (Hall) barque, 30 officiers et hommes; une expédition des Etats-Unis se proposait d'atteindre l'île King William viâ le détroit fabuleux de Frobisher; Hall explora la baie de Frobisher, vivant avec les Esquimaux, et rapporta des souvenirs de l'expédition Frobisher de 1578.

Gilliflower; 1606 (Richardson) 40 tonneaux; un vaisseau écossais à la deuxième expédition danoise à la côte du Groënland (2ème voyage de Hall); aussi nommé *Gillibrand, Gillbert* ou *Angelibrand.* Voir *Trost.*

Gjoa; 1903-06 (Amundsen) navire à voile, 47 tonneaux, moteur à pétrole, 39 I. F. de C.; 7 officiers et hommes, le seul vaisseau qui accomplit la traversée par le passage du Nord-Ouest; expédition Amundsen pour déterminer de nouveau le pôle nord magnétique; hiverna dans le havre de Gjoa, côte sud de l'île King William, 1903-05; arpenta la côte est de l'île Victoria du "plus éloigné" de Collinson à la lat. 72°; hiverna à la pointe King, 1905-06.

Godspeed; 1602 (Colbreath ou Colbert) flibot, 60 tonneaux; accompagna Waymouth à son voyage au détroit d'Hudson. Voir *Discovery.*

Greenland; 1607; barque; un petit vaisseau qui accompagna le *Trost* (*q. v.*) durant une expédition danoise à la côte est du Groënland (3ème voyage de Hall); ne dépassa pas l'Islande. Voir *Trost.*

Griper; 1817-20 (Liddon) brick à canon, 180 tonneaux, 36 officiers et hommes; hiverna à l'île Melville; pas de mort.

Heart's Ease, 1612 (Barker et, plus tard, Huntriss) 60 tonneaux; avec la *Patience* (*q. v.*) au 4ème voyage de Hall à la côte ouest du Groënland.

Hecla; 1819-20 (Parry) 375 tonneaux, 58 officiers et hommes; hiverna à l'île Melville; un homme mourut.

1821-23 (Lyon) 62 officiers et hommes; deuxième vaisseau de l'expédition Parry; premier hiver à l'île Winter; perdit un homme en juin 1822; deuxième hiver à Igloolik; pas de mort.

1824-25 (Parry) hiverna au port de Bowen; pas de mort.

Henrietta Maria; 1631-32 (James) 70 tonneaux, 22 officiers et hommes, desquels 4 moururent; vaisseau qui servit à James dans son voyage de découverte à la côte sud de la baie d'Hudson et aux côtes de la baie James; hiverna à l'île Charlton; ses découverte furent de peu de valeur.

Herald; 1845-51 (Kellett) 500 tonneaux, 110 officiers et hommes; trois croisières d'été au détroit de Bering; une mort.

Hopewell; 1578 (Carew) un des vaisseaux au troisième voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Hopewell; 1606 (Knight) barque, 40 tonneaux; vaisseau dans lequel Knight tenta la découverte du passage du Nord-Ouest; il débarqua sur les côtes du Labrador en la lat. 48° 25' (près de Nain moderne); Knight, son second, son frère et trois autres franchirent une colline et on ne les revit pas et on n'eut jamais de nouvelles d'eux; les survivants retournèrent en Angleterre

*Intrepid; 1850-51 (Cator) recherche de Franklin; aide à l'*Assistance,* expédition Austin, vapeur à hélice, 430 tonneaux, 60 F. de C., 24 officiers et hommes; hiverna au large de l'île de Griffith; pas de mort.

1852-54 (M'Clintock); recherche de Franklin; 28 officiers et hommes; division ouest de l'expédition Belcher; premier hiver à l'île de Dealey, île Melville, perdit deux hommes; deuxième hiver dans les glaces, perdit deux hommes; abandonné, 1854.

*INVESTIGATOR; 1848-49 (Bird) recherche de Franklin; 538 tonneaux, 60 officiers et hommes; hiverna au port de Léopold; perdit deux hommes.

1850-53 (M'Clure) recherche de Franklin; premier hiver aux îles Princess Royal, pas de mort; deuxième et troisième à la baie de Mercy, pas de mort jusqu'en avril 1853, quand trois hommes moururent; M. Sainsbury (second) mourut à bord du *Resolute,* en novembre 1853, et un homme à bord du *North Star,* 1854; bateau abandonné, 1853.

Isabel; 1852 (Inglefield) goélette à hélice, 16 F. de C., 149 tonneaux, 17 officiers et hommes; une croisière d'été à la baie de Baffin et au détroit de Jones; pas de mort.

Isabella; 1818 (John Ross) 385 tonneaux, 10 officiers, 44 hommes et 3 surnuméraires; avec l'*Alexander* durant un voyage de découverte à la baie de Baffin; se rendit à la lat. 76° 54'; explora les deux côtes de la baie mais, trompé par les effets atmosphériques, mentionna une chaîne de montagnes où sont les détroits de Smith, de Jones et de Lancaster.

Judith; 1578 (Fenton) lieutenant-général au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Katten (Chat); 1605 (Knight) barque; environ 25 tonneaux; un des vaisseaux de l'expédition danoise aux côtes ouest du Groënland (1er voyage de Hall). Voir *Trost.*

1606 (Nolk) un des vaisseaux de la deuxième expédition danoise aux côtes ouest du Groënland (2ème voyage de Hall). Voir *Trost.*

LADY FRANKLIN; 1850-51 (Penny) recherche de Franklin; un brick; vaisseau-amiral de l'expédition Penny; hiverna dans la baie de l'Assistance, île Cornwallis; pas de mort.

LAMPRENEN (Lamprey); 1619-20 (Hendrichsen) corvette, 16 officiers et hommes; deuxième vaisseau de l'expédition (danoise) Munk; avec le *Enhiörnengen* (*q. v.*) à la baie d'Hudson, à la recherche du passage du Nord-Ouest; Munk et deux hommes—les seuls survivants—retournèrent dans ce bateau, le plus petit.

Lion; 1776 (Pickersgill) brick armé, envoyé au détroit de Davis pour rencontrer Cook s'il réussissait à accomplir la traversée du passage du Nord-Ouest partant du Pacifique.

1777 (Young) envoyé à la baie de Baffin pour arpenter la côte ouest et rechercher le passage du Nord-Ouest; comme son prédécesseur, Pickersgill, il n'essaya pas d'accomplir sa mission.

Michael; 1576 (Gryffyn) barque, 20 tonneaux (30 d'après Barrow); 1er voyage de Frobisher; le *Michael* déserta et retourna au port disant qu'il avait fait naufrage. Voir *Gabriel.*

1577 (Yorke) 16 hommes; 2ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

1578 (Kinnersley) un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Mermaiyde, 1586 (Davis) navire, 120 tonneaux; le vaisseau-amiral au deuxième voyage de Davis jusqu'à son arrivée à Sukkertoppen, Groënland; là il renvoya la *Mermaiyde* et s'embarqua sur le *Sunneshine.*

Moone; 1576 (Upcot) un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Mooneshine; 1585 (Bruton) barque, 35 tonneaux; accompagna le *Sunneshine* au premier voyage de Davis; équipage complet, 19.

1586 (Eston) un des vaisseaux au deuxième voyage de Davis. Voir *Sunneshine.*

Nancy Dawson; 1849 (Shedden) yacht; accompagna le *Herald* et le *Plover* durant leur croisière arctique.

NEPTUNE; 1884 (Gordon) baleinier à vapeur, 465 tonneaux net, 550 I. F. de C.; expédition du Gouvernement Canadien à la baie d'Hudson.

1903-04 (Low) 36 officiers et hommes et 6 R. N. W. M. Police; envoyé pour patrouiller la baie d'Hudson et l'est de l'Arctique; hiverna dans le havre de Fullerton, baie d'Hudson; en 1904, atteignit le cap Sabine, île Ellesmere, et en prit possession formelle.

NORTH STAR; 1849-50 (Saunders) frégate, 500 tonneaux; recherche de Franklin; envoyée avec des vivres pour les expéditions à la recherche de Franklin; prise dans les glaces et hiverna au détroit de Wolstenholme, Groënland; perdit quatre hommes.

1852-54 (Pullen) bâtiment de transport; recherche de Franklin; hiverna sur l'île Beechey; pas de mort.

**North Starre*; 1586, barque, 10 tonneaux; un des vaisseaux de Davis à son deuxième voyage; fut perdu dans une tempête, le 3 septembre 1586. Voir *Trost*.

Ornen (*Eagle*); 1606 (Brun) 100 tonneaux; un des vaisseaux de la deuxième expédition danoise à la côte du Groënland (2ème voyage de Hall); communément appelé le *Urin* ou le *Vrin*. Voir *Trost*.

Pandora; 1875 (Young) yacht à vapeur; expédition privée d'Allen Young pour communiquer avec l'expédition Nares, et tenter le passage du Nord-Ouest; fut arrêté par la glace après avoir traversé presqu'en entier le détroit de Bellot.

1876 (Young) expédition privée pour communiquer avec l'expédition Nares et leur donner leur courrier.

Patience; 1612 (Hall et, plus tard, Barker) 140 tonneaux; le vaisseau-amiral de Hall, qui détermina quatre gros marchands anglais à l'accompagner durant son voyage de découverte au Groënland; un autre vaisseau, le *Heart's Ease*; Hall fut assassiné par les Esquimaux et l'expédition retourna au port sous le commandement de Barker; Baffin était le premier pilote à bord de la *Patience*, et examina la côte ouest de Godthaab jusqu'au fiord de Cunningham.

Phoenix; 1853 (Inglefield) transport à vapeur; croisière d'été à l'île Beechey; pas de mort.

1854 (Inglefield) croisière d'été à l'île Beechey; remena une partie de l'expédition Belcher.

*PIONEER; 1850-51 (Osborn) vapeur à hélice, 430 tonneaux, 60 F. de C., 24 officiers et hommes; expédition Austin, recherche de Franklin; hiverna au large de l'île Griffith; pas de mort.

1852-54 (Osborn) expédition Belcher, recherche de Franklin; hiverna au détroit de Northumberland, pas de mort; deuxième hiver au chenal Wellington, pas de mort; vaisseau abandonné, 1854.

†PLOVER; 1848-50 (Moore) bateau de transport, 213 tonneaux, 41 hommes; recherche de Franklin; hiverna au détroit de Kotzebuc, 1849-50, et au port de Clarence, 1850-51 et 1851-52; nouvelle commission, 1852-54 (Maguire); hiverna à la pointe Barrow, 1852-53 et 1853-54; en 1854, fut condamné et vendu à San Francisco.

---

†Un vaisseau de la flotte du Pacifique eut des relations avec le *Plover* tous les ans, après le départ du *Herald*. En 1851, S. S. M. *Doedalus* (Capitaine Willesley), fut envoyé au Port Clarence pour accomplir cette mission. L'*Amphitrite* (Capitaine Frédérick), embarqua le capitaine Maguire en 1852, et retourna jusqu'au cap Icy en 1853. S. S. M. *Rattlesnake* (Capitaine Trollope) apporta aussi des vivres en 1853; et le *Trincomalee* (capitaine Houston) en 1854. (Markham.)

*POLARIS; 1871-72 (Hall) chaloupe canonnière en bois, de 387 tonneaux, nommée le *Periwinkle,* renommée le *Polaris;* 34 officiers et hommes; une expédition des Etats-Unis à la découverte du pôle nord; Hall se rendit à la lat. 82° 16' avec son vaisseau, hiverna dans le havre de Thank God, lat. 81° 38'; Hall mourut en novembre; on partit au mois d'août 1812 pour retourner; en octobre le bateau fut grandement endommagé; 19 hommes montèrent sur un champ de glace et flottèrent à la dérive vers le sud, du 15 octobre 1872 au 30 avril 1873, quand ils furent sauvés par le baleinier à vapeur *Tigress;* le *Polaris,* avec le reste de l'équipage —14 hommes—fut poussé à la côte est, lat. 78° 23', où il fut abandonné; les survivants construisirent deux bateaux, firent voile vers le sud et furent sauvés par le baleinier *Ravenscraig,* en juin 1873.

PRINCE ALBERT; 1850 (Forsyth) goélette, 89 tonneaux, construite, en 1848, pour faire le commerce des fruits, équipage de 20; recherche de Franklin, croisière d'été au bras de mer du Prince Régent; pas de mort.

1851-52 (Kennedy) 18 officiers et hommes; recherche de Franklin; hiverna dans la baie de Batty; pas de mort.

Red Lion; voir *Den Röde Löve.*

Release; 1855 (Hartstene) barque, 327 tonneaux, 26 officiers et hommes; envoyée à la baie de Baffin pour secourir l'expédition Kane; atteignit un point à environ 30 milles du havre d'hiver de Kane et, en retournant, trouva les membres de l'expédition à Lievely, Groënland. Voir baie de Batty; pas de mort.

*RESCUE; 1850-51 (Griffin) goélette, 91 tonneaux, 4 officiers et 12 hommes; vaisseau aidant l'expédition Grinnell des Etats-Unis à la recherche de Sir John Franklin. Voir *Advance.*

*RESOLUTE; 1850-51 (Austin) 410 tonneaux, 60 officiers et hommes; vaisseau-amiral de l'expédition Austin; recherche de Franklin; hiverna au large de l'île Griffith; une mort.

1852-54 (Kellett) vaisseau-amiral de la division ouest de l'expédition Belcher; recherche de Franklin; premier hiver à l'île Dealey, île Melville; une mort; deuxième hiver dans les glaces, lat. 71° 41' N.; une mort. En 1852-53-54, le total des distances parcourues à pied par 13 officiers du *Resolute* et de *l'Intrepid* était de 13,337 milles géographiques; nouvelles lignes de côtes découvertes, 1,618 milles; équipage employé, 88 officiers et hommes et 10 chiens; abandonné, le 13 mai 1854; le 10 septembre 1855, il fut trouvé — ayant flotté à la dérive hors de la baie de Baffin, plus de 1,100 milles—en la lat. 67°N., par le baleinier américain *George Henry* (capitaine Buddington); en 1875, il fut mis de côté dans la Midway. Equipage du *Resolute* et du *Pioneer,* 91.

*RESOLUTION; 1612-13 (Button) le vaisseau-amiral au voyage de Button; il traversa la baie d'Hudson, découvrit la côte ouest; hiverna au port Nelson, où il abandonna le *Resolution*; en 1613 explora, à bord de la *Discovery,* la côte ouest du détroit de Roes Wellcome.

Resolution; 1776-80 (Cook et Clerke) 462 tonneaux, 112 officiers et hommes, bateau de découverte le long du détroit de Bering à l'océan Arctique; atteignit le cap Icy, long. 162°W.

ROOSEVELT; 1905-06 (Peary) 614 tonneaux; expédition à la découverte du pôle nord; hiverna près du cap Sheridan; en février, Peary se dirigea vers le nord avec des traîneaux; atteignit 87° 6', alors le point le plus au nord atteint.

1908-09 (Peary) 22 officiers et hommes, hiverna près du cap Sheridan; au printemps, Peary quitta le bateau; atteignit le pôle nord.

Sea-horse; 1790 (Duncan) se rendit à Churchill pour prendre le commandement du *Churchill* (*q. v.*), se proposant d'explorer la partie nord de la baie d'Hudson, mais ne put trouver un équipage.

Solomon (aussi appelé le *Salamander*) ; 1578 (Randal) un des vaisseaux au troisième voyage de Frobisher, Voir *Ayde.*

SOPHIA ; 1850-51 (Stewart) brick; deuxième vaisseau de l'expédition Penny; recherche de Franklin; hiverna dans la baie d'Assistance, île Cornwallis; pas de mort. Voir *Lady Franklin.*

Sunneshine; 1585 (Davis) barque, 50 tonneaux; équipage complet, 23; vaisseau-amiral au 1er voyage de Davis; il découvrit la baie de Baffin, explorant la côte ouest du Groënland jusqu'à 64¼°N., et la côte est de l'île de Baffin jusqu'à 66° 40' N.

1586 (Pope) équipage, 16; un des vaisseaux au 3ème voyage de Davis; après avoir renvoyé le *Mermaiyde,* Davis était à bord du *Sunneshine;* longea la côte de l'île de Baffin du détroit d'Exeter vers le sud, et la côte du Labrador.

1587, un des vaisseaux au 3ème voyage de Davis. Voir *Elizabeth.*

Talbot; 1854 (Jenkins) transport; croisière d'été à l'île de Beechey; ramena une partie de l'expédition Belcher; pas de mort.

*TERROR; 1836-37 (Black), en premier lieu construit pour servir de bombarde; 340 tonneaux, 60 officiers et hommes; hiverna dans les glaces; trois morts.

1839-43 (Crozier) expédition antarctique; deuxième vaisseau de l'expédition Sir James Clark Ross; 64 officiers et hommes.

1845-48 (Crozier) deuxième vaisseau de l'expédition Franklin; perdit un homme en 1845-46; abandonné le 25 avril 1848; équipage, 68 officiers et hommes, quatre hommes furent renvoyés à bord du *Boretto Junior* et les deux vaisseaux, l'*Erebus* et le *Terror,* étaient à court de quatre hommes quand ils quittèrent l'Angleterre; premier hiver à l'île Beechey, 1845-46; perdit un homme. Voir *Erebus.*

Thomas; 1578 (Tanfield) un des vaisseaux au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Thomas Allen; 1578 (Yorke) vice-amiral au 3ème voyage de Frobisher. Voir *Ayde.*

Trost (Consolation); 1605 (Cunningham) 60 tonneaux; le vaisseau-amiral d'une expédition danoise à la côte ouest du Groënland; autres vaisseaux, le *Den Röde Löve* (Lion Rouge) et *Katten* (Chat); aussitôt après avoir vu le Groënland, le *Den Röde Löve* laissa les autres et retourna au port; les autres vaisseaux se rendirent aux environs de Holsteinborg moderne; James Hall était premier pilote à bord du *Trost.*

1606 (Lindenow) le vaisseau-amiral de la deuxième expédition danoise à la côte ouest du Groënland; autres vaisseaux, le *Den Röde Löve,* l'*Ornen,* le *Gilliflower* et le *Katten*; atteignit le fiord de Cunningham; retourna au Danemark en octobre; Hall était premier pilote de cette expédition aussi.

1607 (Richardson) envoyé avec la barque *Greenland* dans une 3ème expédition danoise au Groënland, mais les équipages se révoltèrent et les vaisseaux ne dépassèrent pas l'Islande; c'était le 3ème voyage de James Hall en qualité de premier pilote.

Unicorn; voir *Enhiörningen.*

UNITED STATES; 1860-61 (Hayes) goélette, 133 tonneaux, 14 officiers et hommes; une expédition des Etats-Unis pour explorer la région au nord

de la côte découverte par l'expédition Kane et pour confirmer, ou réfuter, l'assertion d'une mer polaire ouverte de Morton et de Hayes; hiverna au port de Foulke (Etah); au printemps de 1861, explora la côte ouest de l'île Ellesmere jusqu'à 81° 30' N.; retourna aux Etats-Unis en octobre.

Urin; voir *Ornen.*

*VICTORY; 1829-33 (John Ross) vapeur muni de roues à pales, 85 tonneaux, 23 officiers et hommes; 3 hivers sur la côte de Boothia; premier hiver, une mort, deuxième et troisième hivers, pas de mort; abandonné, 1832; hiverna sur la côte de Fury, 1832-33; une mort, le charpentier, en février 1833.

Whalebone; 1721-22 (Scroggs) corvette; envoyée à la partie nord de la baie d'Hudson à la recherche de l'expédition Knight (voir *Albany*); atteignit la pointe Whale, à Roes Welcome, et retourna sans nouvelles des bateaux disparus.

BIBLIOGRAPHIE DES PRINCIPAUX OUVRAGES CONSULTÉS EN PRÉPARANT LES NOMS D'ENDROITS DU CANADA NORD

Papiers Arctiques. Une collection de cinq volumes in-folio de papiers parlementaires concernant les explorations arctiques.
fol., *Londres.* 1833-77.

Armstrong, Alex. Récit personnel de la découverte du passage du Nord-Ouest, avec des incidents de voyages et aventures durant près de cinq ans de service dans les régions arctiques, pendant qu'il recherchait l'expédition commandée par Sir John Franklin. 8°, *Londres.* 1857.

Asher, G. M. *Voir* Hudson, Henry.

Back, Amiral Sir George. Récit de l'expédition de la Terre Arctique à l'embouchure de la rivière Gros Poisson, et le long des côtes de l'Océan Arctique, durant les années 1833, 1834 et 1835.
8°, *Londres.* 1836.

———— Récit d'une expédition à bord du *Terror,* S. S. M., ayant pour but de faire des découvertes géographiques le long des côtes arctiques, durant les années 1836-7.
8°, *Londres.* 1838.

[**Baffin, William.**] Les voyages de William Baffin; 1612-1622; publié avec annotations et une introduction, par Clements R. Markham (Société Hakluyt).
8°, *Londres.* 1881.

Ballantyne, Robert Michael. Ungava: description du pays des Esquimaux.
8°, *New-York.* 1897.

Bancroft, Hubert Howe. Les ouvrages de Hubert Howe Bancroft (39 vols).
8° *San Francisco.* 1883-90.
Vol. 27. Histoire de la côte Nord-Ouest, 1543-1800. Vol. I.
Vol. 28. Histoire de la côte Nord-Ouest, 1800-46. Vol. II.
Vol. 32. Histoire de la Colombie-Britannique, 1792-1887.
Vol. 33. Histoire de l'Alaska, 1730-1885.

Barrow, Sir John. Histoire chronologique des voyages aux régions arctiques, entrepris surtout dans le but de découvrir un passage nord-est, nord-ouest ou polaire entre l'océan Atlantique et l'océan Pacifique, à partir du commencement de la navigation scandinave jusqu'au départ des expéditions récentes commandées par les capitaines Ross et Buchan.
8°, *Londres.* 1818.

———— Voyages de découvertes et de recherches dans les régions arctiques, de l'année 1818 jusqu'à nos jours, abrégé et classifié d'après les récits originaux et avec quelques remarques.
8°, *Londres.* 1846.

Barrow, John. *Voir* Coats, Capt. W.

Beechey, Amiral F. W. Récit d'un voyage au détroit de Bering et au Pacifique pour coopérer aux expéditions polaires, faites avec le *Blossom*, S. S. M., 1825-28, 2 vols.
4°, *Londres.* 1831.

Belcher, Amiral Sir Edward. Le Dernier des Voyages Arctiques, récit de l'expédition à bord de l'*Assistance,* S. S. M., à la recherche de Sir John Franklin, en 1852-54, 2 vols.
Royal 8°, *Londres.* 1855.

Bell, James Macintosh. Rapport sur la Topographie et la Géologie du lac Grand Ours, et de là au lac Grand Esclave (Partie C., Vol. XII., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1901.

Bell, Robert. Rapport d'une exploration le long de la côte nord du détroit d'Hudson (Partie M., Vol. XI., Arpentage Géol.)
Grand 8°, *Ottawa.* 1901.

———— Rapport sur la formation géologique du bassin de la rivière Nottaway (Partie K., Vol. XIII., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1902.

Bernier, J. Elzéar. Rapport sur l'expédition du Gouvernement Canadien aux îles arctiques et au détroit d'Hudson à bord du V. G. C. *Arctic,* 1906-1907.
8°, *Ottawa.* 1909.

Blackie, C. Dictionnaire des noms de place, donnant leurs dérivations.
8°, *Londres.* 1887.

Bryce, George. La remarquable histoire de la Compagnie de la Baie d'Hudson, etc.
8°, *Toronto.* 1900.

Journal Canadien de Science, de Littérature et d'Histoire, Vols. XII-XV.
8°, *Toronto.* 1870-78.

Cartwright, George. Un Journal des Transactions et des Evénements durant un séjour de près de seize ans sur la côte du Labrador. 3 vols.
4°, *Newark.* 1792.

Encyclopédie Séculaire de Noms. Publiée par Benjamin E. Smith.
4°, *Londres* et *New-York.* 1903.

Diverses Correspondances du bureau des Affaires Etrangères et de la Compagnie de la Baie d'Hudson; copies des documents originaux, Londres, 1898.
8°, *Ottawa.* 1899.

Chappell, Lieut. Edward. Récit d'un Voyage à la Baie d'Hudson à bord d'un navire de Sa Majesté, le *Rosamond,* à Terreneuve et à la côte sud du Labrador.
8°, *Londres.* 1817.

Christy, Miller. *Voir* Foxe et James.

Churchill, A. et J. Collection de voyages par mer et par terre.
8 vols., fol. 1707-47.

[**Coats, Cap. W.**] Géographie de la Baie d'Hudson; d'après les observations faites dans divers voyages à cet endroit entre 1727-1751; avec Annexe contenant des extraits du journal de bord du Cap. Middleton

sur son voyage à la découverte du passage du Nord-Ouest en 1741-42. Publié par John Barrow (Société Hakluyt).

8°, *Londres.* 1852.

Collinson, Contre-Amiral Sir Richard. Journal de l'*Enterprise*, S. S. M., sur l'expédition à la recherche des navires de Sir John Franklin par le détroit Bering, 1850-55. Publié par son frère, le Major-général T. B. Collinson, D. R.

8°, *Londres.* 1889.

———— *Voir* Frobisher, Martin.

Cook, Cap. James et Cap. James King. Voyage à l'océan Pacifique ayant pour but d'explorer l'Hémisphère nord et de déterminer la position et l'étendue de la côte ouest de l'Amérique du Nord, sa distance de l'Asie, et la possibilité d'un passage au nord pour aller en Europe, sous la direction des capitaines Cook, Clerke et Gore à bord du *Resolution* et du *Discovery*, S. S. M., 1776-80.

3 vols. 4°, *Londres.* 1785.

Dawson, George M. Rapport d'une exploration au Territoire du Yukon et à la partie voisine au nord de la Colombie-Britannique (Part. B., Vol. II., Arpentage Géol.)

Grand 8°, *Ottawa.* 1888.

Dawson, Samuel Edward. Le bassin du St-Laurent et ses terres limitrophes; récit de leur découverte, exploration et occupation.

8°, *Londres.* 1905.

[**Davis, John**]. Les voyages et les ouvrages de John Davis, le navigateur. Publié avec une introduction et annotations par Albert Hastings Markham. Imprimé pour la Société Hakluyt.

8°, *Londres.* 1880.

Dictionnaire de Biographie Nationale. Publié par Leslie Stephen et Sidney Lee. Vols. 1-63.

Grand 8°, *Londres.* 1885-91.

Dobbs, Arthur. Description des Régions avoisinantes de la Baie d'Hudson dans la partie Nord-Ouest de l'Amérique...... avec un extrait du journal du capitaine Middleton, avec observation sur sa conduite durant son voyage, et depuis son retour.

8°, *Londres.* 1744.

Dowling, Donaldson Bogart. Rapport sur la Formation Géologique de la côte ouest et des îles du lac Winnipeg (Partie E., Vol. XI., Arpentage Géol.).

Grand 8°, *Ottawa.* 1900.

———— Rapport des Explorations Géologiques à la Saskatchewan et au Keewatin, comprenant le Lac à l'Orignal.... et le haut des Rivières Bois-Brûlé et Grass. (Partie FF., Vol. XIII., Arpentage Géol.).

Grand 8°, *Ottawa.* 1902.

———— Rapport d'une Exploration à la Rivière Ekwan, aux Lacs Sutton, et à la côte ouest de la Baie James, (Part. F., Vol. XIV).

Grand 8°, *Ottawa.* 1904.

[**Drage, T. S.**] Récit d'un Voyage à la découverte du Passage du Nord-Ouest par les détroits d'Hudson à l'Océan Ouest et Sud de l'Amérique;

accompli durant les années 1746 et 1747, à bord du vaisseau *California,* Cap. Francis Smith, Commandant; par le commis du *California.*
2 vols., 8°, *Londres.* 1748.

Elder, William. Biographie d'Elisha Kent Kane.
8°, *Philadelphie.* 1857.

Ellis, Henry. Voyage à la Baie d'Hudson, avec le *Dobbs Galley* et le *California,* durant les années 1746 et 1747, dans le but de découvrir un passage du Nord-Ouest; avec l'arpentage de la côte, et l'Histoire Naturelle du Pays; aussi des faits et des arguments qui rendent probable la découverte d'un tel passage.
8°, *Dublin.* 1749.

Fernand-Michel. Dix-huit ans chez les Sauvages. Voyages et missions de Mgr Henry Fernand, etc.
8°, *Paris et Bruxelles.* 1866.

[**Foxe et James.**] Les voyages du Capitaine Luke Foxe, de Hull, et du Capitaine Thomas James, de Bristol, à la recherche d'un passage du Nord-Ouest, en 1631-32, etc. Publié avec annotations et une introduction par Miller Christy (Société Hakluyt).
2 vols., 8°, *Londres* 1894.

Franklin, Cap. Sir John. Récit d'un Voyage aux côtes de la Mer Polaire durant les années 1819-20-21-22; avec une annexe sur divers sujets concernant la Science et l'Histoire Naturelle.
4°, *Londres.* 1823.

———— Récit d'une seconde Expédition aux côtes de la Mer Polaire durant les années 1825, 1826 et 1827; y compris un Rapport par John Richardson du Progrès d'un Détachement se dirigeant vers l'Est.
4°, *Londres.* 1828.

———— *Voir* Traill.

[**Frobisher, Martin.**] Les trois voyages de Martin Frobisher à la recherche d'un passage à la Cathaia et aux Indes par le Nord-Ouest, A. D. 1576-8. Réimprimé de la première édition des voyages de Hakluyt, etc. (Société Hakluyt).
8°, *Londres.* 1867.

Gilder, William H. Recherche de Schwatka: Voyages en traîneaux dans l'Arctique à la recherche des annales de Franklin.
8°, *New-York.* 1881.

Goodsir, R. Anstruther. Voyage Arctique à la baie de Baffin et au détroit de Lancaster, à la recherche d'amis avec Sir John Franklin.
8°, *Londres.* 1850.

Gosch, C. C. A. Expéditions Danoises à l'Arctique, 1605 à 1620, en deux volumes: Volume I. Les Expéditions Danoises au Groënland en 1605, 1606 et 1607; auquel on ajouta le voyage du capitaine James Hall au Groënland en 1612. Volume II. L'Expédition du Capitaine Jeno Munk à la Baie d'Hudson à la recherche d'un passage du Nord-Ouest, en 1619-20. Publié par C. C. A. Gosch. (Société Hakluyt).
2 vols., 8°, *Londres.* 1897.

Greely, Général Adolphus W. Trois ans de Service dans l'Arctique. Un récit de l'expédition Lady Franklin à la Baie d'Hudson de 1881-4, reconnaissance du point atteint le plus au nord.
2 vols., Grand 8°, *Londres.* 1886.

Hakluyt, Richard. Les Principales Expéditions, Voyages, Trafics et Découvertes faites par la Nation Anglaise sur Mer ou par Terre aux parties les plus éloignées et les plus reculées de la Terre en n'importe quel temps durant ces 1,500 ans. Divisé en trois parties générales d'après la position des régions où elles étaient dirigées. (Réimprimé).
12 vols., 8°, *Glasgow.* 1903-05.

Hall, Charles Francis. Recherches Arctiques et Vie parmi les Esquimaux.
8°, *New-York.* 1866.

———— Récit de la Deuxième Expédition Arctique faite par Charles F. Hall, son voyage à la Baie de Repulse, Voyages en Traîneaux aux détroits de Fury et d'Hecla et à la terre de King William, et séjour chez les Esquimaux, durant les années 1864-69. Publié par le Professeur J. E. Nourse.
4°, *Washington.* 1879.

———— *Voir* Polaris.

Hayes, Isaac I. Voyage en Bateau dans l'Arctique en 1854. Publié avec une introduction et annotations par le Dr Norton Shaw.
12°, *Boston.* 1860.

———— La Mer Polaire Libre. Récit d'un Voyage d'Exploration vers le Pôle Sud à bord de la goélette *United States.*
8°, *Londres.* 1867.

Hearne, Samuel. Voyage du Fort Prince de Galles, dans la Baie d'Hudson, à l'Océan au nord. Entrepris d'après les ordres de la Compagnie de la Baie d'Hudson dans le but de découvrir des mines de cuivre, un passage du Nord-Ouest, etc., durant les années 1769, 1770, 1771 et 1772.
4°, *Londres.* 1795.

Société Historique et Scientifique du Manitoba. Transactions et Procédés de la. Nos 1-66.
8°, *Winnipeg.* 1882-1905.

Hooper, Lieut. W. H. Dix mois parmi les Tentes de Tuski, avec incidents d'une Expédition Arctique en bateau à la recherche de Sir John Franklin poussée aussi loin que la Rivière Mackenzie et le cap Bathurst.
8°, *Londres.* 1853.

[**Hudson, Henry.**] Henry Hudson le navigateur. Documents originaux dans lesquels sa vie est racontée, les faits amassés, l'ouvrage partiellement traduit, annoté avec une introduction, par G. M. Asher, LL.D. (Société Hakluyt).
8°, *Londres.* 1860.

Inglefield, Amiral Sir Edward A. Croisière d'été à la recherche de Sir John Franklin, avec un coup d'oeil dans le Bassin Polaire, avec de Petits Articles par le Professeur Dickie sur la Botanique et le Dr Sutherland sur la Météorologie et la Géologie.
8°, *Londres.* 1853.

Johnston, James B. Noms de Places d'Ecosse. Deuxième édition.
8°, *Edinburgh.* 1903.

Joyce, P. W. Origine et Histoire des noms de places d'Irlande. Septième édition.
2 vols., 8°, *Dublin.* 1901.

Kane, Elisha Kent. L'Expédition Grinnell des Etat-Unis à la recherche de Sir John Franklin. Récit Personnel.
8°, *New-York.* 1853.

——— Explorations Arctiques. La Deuxième Expédition Grinnell à la recherche de Sir John Franklin, 1853-54-55.
2 vols., 8°, *Philadelphie.* 1856.

——— *Voir* Elder, William.

King, Richard. Récit d'un voyage aux côtes de l'Océan Arctique en 1833, 1834 et 1835, sous le commandement du Cap. Back, M.R.
2 vols., *Londres.* 1836.

Kingsford, William. Histoire du Canada.
10 vols., 8°, *Londres.* 1887.

[**Knight, Cap. John,** et **Lancaster, Sir James.**] Voyages de Sir James Lancaster, Kt., aux Indes Orientales, avec Extraits des Notes de voyages aux Indes Orientales pendant le dix-septième Siècle, conservées dans le bureau des Indes; et le Voyage du Cap. John Knight (1606) à la recherche du Passage du Nord-Ouest. Publié par Clements R. Markham. (Société Hakluyt).
8°, *Londres.* 1877.

Kohlmeister, Benjamin, et **Kmoch, George.** Journal d'un voyage d'Okkak, sur la côte du Labrador, à la Baie d'Ungava, à l'ouest du Cap Chudlugh, etc.
8°, *Londres.* 1814.

Société Littéraire et Historique de Québec. Transactions de la.
8°,*Québec.*

Low, Albert Peter. Rapport de l'Expédition du Mistassini, 1884-85. (Part. D., Vol. I., Arpentage Géol.)
Grand 8°, *Ottawa.* 1885.

——— Rapport d'une Exploration à la Baie James et à la région est de la Baie d'Hudson, égouttée par les rivières Grande, Grosse Baleine et Eau-Claire (Partie J., vol. III., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1888.

——— Rapport des Explorations à la Péninsule du Labrador, le long des rivières Eastmain, Koksoak, Hamilton, Manikuagan et partie d'autres rivières, en 1892-93-94-95 (Partie L., Vol. VIII., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1896.

——— Rapport d'une Expédition à travers la partie nord de la Péninsule du Labrador entre le golfe de Richmond et la Baie d'Ungawa (Partie L., Vol. IX., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1898.

———— Rapport de l'Exploration d'une partie de la Côte Sud du Détroit d'Hudson, et de la Baie d'Ungava (Partie L., Vol. XI., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1899.

———— Rapport d'une Exploration de la Côte Est de la Baie d'Hudson, du Cap. Wolstenholme au bout sud de la Baie James (Partie D., Vol. XIII., Arpentage Géol.).
Grand 8°, *Ottawa.* 1902.

———— Rapport sur la Formation Géologique et le Caractère Physique des îles Nastapoka, Baie d'Hudson (Partie 44., Vol. XIII., Arpentage Géologique).
Grand 8°, *Ottawa.*

Low, A. P. Rapport sur la croisière du *Neptune.*
Grand in 8, *Ottawa.* 1906.

Lyon, Capitaine George Francis. Le Journal intime du Capitaine G. F. Lyon, au cours de son récent voyage de découvertes, sous le capitaine Parry.
in-8, *Londres.* 1825.

———— Récit Succinct d'une Tentative Infructueuse pour atteindre Repulse Bay, grâce à la bienveillance de Sir Thomas Rowe, sur le vaisseau de Sa Majesté, le *Griper*, en l'an 1824.
in-8, *Londres.* 1850.

MacCormick, Robert M. Récit d'une Expédition en bateau, en remontant le canal Wellington, en 1852, sur le *Forlorn Hope*, vaisseau de Sa Majesté, à la recherche de Sir John Franklin.
in-8.

McDougall, George F. Le voyage mémorable du vaisseau de Sa Majesté, le *Resolute,* aux régions Arctiques, à la recherche de Sir John Franklin et des équipages perdus de l'*Erebus* et du *Terror*, vaisseau de Sa Majesté, 1852-1854.
in-8, *Londres.* 1857.

Mackenzie, Sir Alexander. Voyages sur le Fleuve Saint-Laurent à partir de Montréal et à travers le Continent de l'Amérique du Nord, jusqu'aux Océans Pacifique et Glacial, au cours des années 1789 et 1793, avec un Rapport Préliminaire de la Naissance, de l'Avancement et de l'Etat Présent du Commerce de Fourrures en cette Région.
in-4, *Londres.* 1801.

MacLean, John. Notes d'un service de vingt-cinq ans au Territoire de la Baie d'Hudson.
2 vols., in-8, *London.* 1849.

M'Clintock, Amiral Sir F. Leopold. Le voyage du *Fox* sur les mers Arctiques; Narration de la Découverte du Sort de Sir John Franklin et de ses compagnons; avec une Préface de Sir Roderick I. Murchison.
in-8. 1859.

McConnell, Richard G. Rapport d'un voyage d'Exploration au Yukon et aux Bassins du Mackenzie (Part. D., Vol.IV., Commission Géologique).
Grand in-8, *Ottawa.* 1891.

Markham, Amiral Sir Albert Hastings. La Grande Mer Glaciale; Narration Personnelle du Voyage de l'*Alert* au cours de l'Expédition Arctique de 1875-1876.
in-8. 1878.

Markham, Sir Cléments R. La Liste Navale Arctique, ou un Siècle d'Officiers arctiques et antarctiques, 1773-1873; avec une Liste des Officiers de l'Expédition de 1875 et de leurs services.
in-8, *London.* 1875.

——— Vie de l'Amiral Sir Leopold M'Clintock. Par un vieux cuisinier en chef.
in-8, *London.* 1909.

——— *Voir* Baffin, Davis et Knight et Lancaster.

Masson, L. R. Les Bourgeois de la Compagnie du Nord-Ouest. Récits de Voyages, Lettres, etc., publiés avec une esquisse historique et des annotations.
2 vols., in-8, *Québec.* 1889 et 1890.

Middleton, Christopher. Défense de la Conduite du Capitaine Middleton lors d'un voyage récent à bord du Vaisseau de Sa Majesté, le *Furnace,* à la découverte d'un Passage du Nord-Ouest de l'Océan Occidental Américain; réponse à certains reproches et dénigrements de la part de M. Arthur Dobbs.
in-8. 1743.

——— Une réponse aux Remarques de M. Arthur Dobbs, au sujet de la Défense du Capitaine Middleton sur sa Conduite à bord du Vaisseau de Sa Majesté, le *Furnace,* en mission de recherches d'un Passage du Nord-Ouest de l'Océan Occidental Américain par la Baie d'Hudson.
in-8, *Londres.* 1744.

Nares, Amiral Sir George S. Récit d'un Voyage à la Mer Polaire en 1875-1876, sur les vaisseaux de Sa Majesté, l'*Alert* et le *Discovery.* Avec des Notes sur l'Histoire Naturelle, édité par H. W. Fielden, Naturaliste, attaché à l'Expédition.
2 vols., in-8, *Londres.* 1878.

Osborn, Amiral Sherard. Feuilles Détachées d'un Journal Arctique, ou Dix-huit mois aux Régions Polaires, à la recherche de l'Expédition de Sir John Franklin, années 1850 et 1851.
in-8, *Londres.* 1852.

——— La Découverte du Passage du Nord-Ouest, par le vaisseau de Sa Majesté, l'*Investigator*, par le Capitaine R. M'Clure, 1850, 1851, 1852, 1853, 1854. Publié par le Commodore Sherard Osborn, (ouvrage tiré de Logs et journal du Capitaine M'Clure.)
in-8, *Londres.* 1857.

Packard, Dr A. S. La Côte du Labrador; journal de deux croisières d'été dans cette région; avec des notes sur la Découverte Primitive, sur les Esquimaux, sur la Géographie Physique, la Géologie et l'Histoire Naturelle de cette contrée.
in-8, *New-York.* 1891.

Parry, Amiral Sir William Edward. Journal du Voyage de Découverte du Passage du Nord-Ouest de l'Atlantique au Pacifique, accompli en 1819

et 1820 sur les Vaisseaux de Sa Majesté, l'*Hecla* et le *Griper*, avec un appendice renfermant les observations scientifiques et autres.
in-4, *Londres.* 1821.

———— Journal d'un Second Voyage de Découverte du Passage du Nord-Ouest de l'Atlantique au Pacifique, accompli en 1821, 1822 et 1823, sur les Vaisseaux de Sa Majesté, l'*Hecla* et le *Griper*.
in-4, *Londres.* 1824.

———— Journal d'un Troisième Voyage de Découverte du Passage du Nord-Ouest de l'Atlantique au Pacifique, accompli en 1824 et 1825 sur les Vaisseaux de Sa Majesté, l'*Hecla* et le *Fury*.
in-4, *Londres.* 1826.

Peary, Robert E. Tout près du Pôle. Récit de l'Expédition Polaire du Club Arctique Peary, sur le *Roosevelt*, en 1905-1906.
in-8, *New-York.* 1907.

———— Le Pôle Nord. Sa Découverte en 1909 sous les auspices du Club Arctique Peary, par Robert E. Peary. Avec une introduction par Théodore Roosevelt et une préface par Gilbert H. Grosvernor.
in-8, *New-York.* 1910.

Petitot, Emile. Autour du Grand Lac des Esclaves.
in-8, *Paris,* 1891.

———— Exploration de la région du Grand Lac des Ours, etc.
in-8, *Paris.* 1893.

Pike, Warburton. La Terre Stérile du Canada Septentrional.
in-8, *Londres.* 1892.

'Polaris'. Récit de l'Expédition du Pôle Nord, sur le vaisseau *Polaris*, de la marine des Etats-Unis, sous le commandement du Capitaine Charles Francis Hall. Publié sous la direction de l'Honorable G. M. Robeson, Secrétaire pour la Marine, par le contre-amiral C. H. Davis, de la Marine des Etats-Unis, membre de l'Observatoire Naval des Etats-Unis, en 1876.
in-4, *Washington.* 1876.

Purchas, Samuel. Purchas, ses Pérégrinations. (Ouvrage Réimprimé.)
in-8, *Glasgow.* 1905-1907.

Rae, Dr John. Récit d'une Expédition aux Rivages de la Mer Arctique, en 1846 et 1847.
in-8, *Londres.* 1850.

Review of Historical Publications Relating to Canada. Publié par H. H. Langton et George M. Wrong. Vols. I.-XIV.
Grand in-8, *Toronto.* 1896-1909.

Richardson, Sir John. Expédition Arctique de Recherches. Journal d'un voyage en Bateau le long de Rupert's Land et sur la Mer Arctique, à la recherche des navires envoyés en découverte sous le commandement de Sir John Franklin; avec un appendice sur la Géographie Physique de l'Amérique du Nord.
2 vols. in-8, *Londres.* 1851.

Robson, Joseph. Histoire d'un séjour de Six Ans à la Baie d'Hudson, de 1733 à 1736, et de 1744 à 1747.
in-8, *Londres.* 1752.

Ross, Amiral Sir John. Voyage de Découverte d'après les ordres de l'Amirauté, sur les vaisseaux de Sa Majesté, l'*Isabella* et l'*Alexander,* pour l'exporation de la Baie de Baffin et la recherche de la possibilité de l'existence d'un Passage du Nord-Ouest.
in-4, *Londres.* 1819.

———— Récit d'un second voyage de Recherche d'un Passage du Nord-Ouest, et d'un Séjour dans les Régions Arctiques, au cours des années 1829, 1830, 1831, 1832 et 1833, et renfermant les mémoires du Capitaine J. C. Ross, et la Découverte du Pôle Magnétique Nord.
in-4, *Londres.* 1835.

Royal Society of Canada. Opérations et Transactions:—
Vols. I.-XII. (Première Série).
in-4, *Ottawa.* 1883-94.
Vols. I.-XII. (Deuxième Série).
Grand in-8, *Ottawa.* 1895-1906.
Vols. I.-III. (Troisième Série).
Grand in-8, *Ottawa.* 1907-1909.

Rundall, Thomas. Récit de Voyages au Nord-Ouest, à la Recherche d'un Passage pour l'Inde et Cathay, 1496-1631; avec des extraits des Mémoires primitifs de l'Honorable E. I. Company et d'après les archives Maritimes (M. S. S.) au Musée Anglais. (Hakluyt Society).
in-8, *Londres.* 1849.

Russell, Frank. Explorations dans le Nord.
in-8. 1898.

Schwatha, Lieut. Frederick. Le long de la Grande Rivière d'Alaska. Récit Populaire des Voyages de l'Expédition de 1883 pour Explorer l'Alaska, le long de la Grande Rivière du Yukon, de sa Source à son Embouchure.
in-8, *New-York.* 1885.

Scoresby, William. Descriptions des Régions Arctiques; avec une Histoire et la Description des Pêcheries Baleinières du Nord.
2 vols. in-8, *Edinburgh.* 1820.

Seemann, Berthold. Récit du Voyage du vaisseau de Sa Majesté, le *Herald,* 1845-1851, sous le commandement du Capitaine Henry Kellett: ouvrage comprenant une circumnavigation du Globe et trois Croisières aux Régions Arctiques à la Recherche de Sir John Franklin.
2 vols. in-8, *Londres.* 1853.

Simpson, Alexander. La vie et les Voyages de Thomas Simpson, le Découvreur Arctique.
in-8, *Londres.* 1845.

Simpson, Sir George. Récit d'un Voyage autour du Monde au cours des années 1841 et 1842.
2 vols. in-8, *Londres.* 1847.

Simpson, Thomas. Récit des Découvertes le long de la côte Nord de l'Amérique, par les officiers de la Compagnie de la Baie d'Hudson, de 1836 à 1839.
in-8, *Londres.* 1843.

Smith, D. Murray. Explorations Arctiques des Rivages Britanniques et Etrangers, depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'Expédition de 1875-1876.
in-4, *Edinburgh.* 1877.

Smucker, Samuel M. Explorations Arctiques et Découvertes au cours du Dix-Neuvième Siècle: comprenant des Récits Détaillés de plusieurs Expéditions, tant Anglaises qu'Américaines, aux Mers du Nord, par Ross, Parry, Back, Franklin, McClure, etc., et renfermant le récit de la Première Expédition Grinnell.
in-12, *New-York.* 1857.

Snow, W. Parker. Voyage du *Prince Albert* à la Recherche de Sir John Franklin: Narration de la Vie Quotidienne aux Mers Arctiques.
in-8, *Londres.* 1851.

Sutherland, Dr. Peter C. Journal d'un Voyage à la Baie de Baffin et aux Détroits de Barrow en 1850 et 1851, accompli par les vaisseaux de Sa Majesté, le *Lady Franklin* et le *Sophia,* sous le commandement du Capitaine Penny, à la Recherche des Equipages Perdus des vaisseaux de Sa Majesté, l'*Erebus* et le *Terror,* avec un Récit des Excursions en traîneaux sur la glace du Canal Wellington, etc.
2 vols. in-8, *Londres.* 1852.

Sverdrup, Otto. Terre Neuve. Quatre années dans les Régions Arctiques, par Otto Sverdrup. Ouvrage traduit du Norvégien par Ethel Harriet Hearn.
2 vols. in-8, *New-York et Bombay.* 1904.

Taylor, Dr. Isaac. Langages et Places, ou Illustrations Etymologiques de l'histoire, Ethnologie et Géographie.
in-8, *Londres et New York.* 1902.

Traill, H. D. La Vie de Sir John Franklin, de la Marine Royale.
in-8, *Londres.* 1896.

Tyrrell, Joseph Burr. Ouvrage sur les Rivières Dubawnt, Kazan et Ferguson et sur la côte Nord-Ouest de la Baie d'Hudson (Partie F., Vol. IX, Commission Géologique).
Grand in-8, *Ottawa.* 1897.

———— Ouvrage sur la Rive Est du Lac Winnipeg et sur le territoire adjacent du Manitoba et du Keewatin. (Partie G., Vol. IX., Commission Géologique).
Grand in-8, *Ottawa.* 1900.

———— Ouvrage sur les Explorations sur la Portion Nord-Est de la Saskatchewan et du territoire adjacent du Keewatin. (Partie F., Vol. XIII., Commission Géologique).
Grand in-8, *Ottawa.* 1902.

Tyrrell, James W. A travers le Territoire Sud-Arctique du Canada: Voyage de 3,200 milles en canot et en raquettes à travers les Terres Arides.
in-8, *Toronto.* 1897.

Wallace, Dillon. La Longue Route du Labrador.
in-8, *New-York.* 1907.

Whitney, Caspar W. En Raquettes sur les Terres Arides: Deux mille huit cent milles à la poursuite des Boeufs-Musqués et du Bison Sauvage.
in-8, *New-York.* 1896.

Willson, Beckles. La Grande Compagnie des Marchands-Aventuriers faisant le commerce à la Baie d'Hudson.
in-8, *Toronto.* 1899.

——— Lord Strathcona : Histoire de sa Vie.
in-8, *Londres.* 1902.

Young, Sir Allen. Les Deux Voyages du *Pandora* en 1875 et 1876.
in-8, *Londres.* 1879.

ADDENDA.

Bernier, J. E. Récit de l'Expédition du Gouvernement Fédéral du Canada aux Iles Arctiques et au Détroit d'Hudson à bord du Vaisseau du Gouvernement Fédéral du Canada l'*Arctic.*
in-8, *Ottawa.* 1910.

[**Hudson's Bay Company.**] Rapport de la Commission chargée d'enquêter au sujet de l'Etat et des Conditions des Contrées adjacentes de la Baie d'Hudson et du Commerce qui s'y fait. Rapport publié par Lord Strange, le 24 avril, 1749.
fol. [*Londres*]. [1749?].

——— Rapport de la Commission Choisie pour enquêter sur la Compagnie de la Baie d'Hudson; en même temps qu'un exposé des Opérations de la Commission, Minutes des Dépositions, Appendice et Index.
fol. [*Londres*]. 1857.

NOMS DE LIEUX DU CANADA SEPTENTRIONAL.

Abandon; baie, île Cornwallis, territoire de Franklin*; nom donné par Penny, en 1851, pour s'être vu forcé d'abandonner son bateau à cet endroit et de longer la côte pour rejoindre ses vaisseaux, sur une distance de 100 milles.

Aberdeen; cap, île Cornwall, territoire de Franklin; en l'honneur de Geo. Hamilton-Gordon, 4ième Comte d'Aberdeen (1784-1860); Chancelier du Duché de Lancaster, en 1828; Ministre des Affaires Etrangères, de 1828 à 1830 et de 1841 à 1846; Premier Ministre, de 1852 à 1855. (Belcher, 1853.)†

Aberdeen; lac, rivière Dubawnt, territoire de Mackenzie et province du Keewatin; en l'honneur de John Campbell, (Hamilton-Gordon), 7ème Comte d'Aberdeen, Gouverneur-Général du Canada, de 1893 à 1898. (Tyrrell).

Abernethy; cap, Ile King William, territoire de Franklin; en souvenir de John Abernethy, 2ème officier du *Victory*, 2ième voyage de John Ross, de 1829 à 1833; Abernethy fut "Ice-Master" sur l'*Enterprise* (J. C. Ross, 1848-1849), sur le *Felix*, (John Ross, 1850-1851), et sur l'*Isabel*, voyage d'Inglefield, 1852 (James Ross, 1830).

Abbott; lac, source de la rivière Hanbury, territoire de Mackenzie; nom donné par Hanbury, en 1899, en souvenir du Docteur W. L. Abbott, son ami et ancien compagnon de voyage.

Abruzzi; pointe, Ile King William, territoire de Franklin; en l'honneur du Prince Luigi d'Abruzzi. (Amundsen, 1904.)

Acheron; promontoire, Ile Bathurst, territoire de Franklin; nom donné par le Capitaine Richards, en 1853, d'après l'*Acheron*, vaisseau de Sa Majesté. Richards avait servi sur l'*Acheron*, pour explorer la côte de la Nouvelle-Zélande, 1847-1852.

Acland; baie, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; en l'honneur de Sir Thomas D. Acland, l'un des plus zélés promoteurs de l'entreprise de recherche de Franklin—Sir Thomas Dyke Acland (1787-1871), homme d'Etat et philanthrope. (M'Clintock.)

Acland; baie, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Acland; montagne, Ile Devon, territoire de Franklin.

Acland; pointe, isthme de Franklin, province du Keewatin.

A'Court; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en 1829, en l'honneur de Sir William A'Court, 2ième Baronnet d'Heytesbury (1779-1860), fut nommé à la pairie, en 1828; Vice-Roi d'Irlande, de 1844 à 1846.

---

*Les abbréviations, Frank., Ung., Kee., et Mack., servent pour Franklin, Ungava, Keewatin et Mackenzie. Les frontières de ces districts ont été fixées sur la proposition faite par un Décret du Conseil de décembre 1897, quoique la législation qui en dérive n'ait jamais été passée. Pour faciliter les travaux, on a inclus dans le Keewatin les "morcellements" des territoires à l'est des districts de la Saskatchewan et d'Arthabaska qui n'étaient pas compris dans la province de la Saskatchewan.

†Pour éviter la répétition de "nom donné par", on a placé, dans plusieurs cas, et à la fin de la description de l'endroit, entre parenthèse, le nom de l'explorateur qui a probablement donné le nom de l'endroit indiqué. Ainsi:—(Belcher, 1853).

Acworth; cap, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; nom donné par Ommanney, en 1851, en l'honneur de l'Amiral Sir John Acworth Ommanney (1773-1855), fils aîné du Contre-Amiral Cornthwaite Ommanney.

Adair; cap, côte est de l'Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en 1818; probablement en l'honneur de Sir Robert Adair (1763-1855), envoyé, en 1806, en mission à Vienne et à Constantinople; engagé, de 1831 à 1835, dans une mission spéciale aux Pays-Bas.

Adam; île, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par Ross, aux environs de 1830, en l'honneur de l'Amiral Sir Chas. Adam (1780-1853); promu Capitaine, en 1789; Vice-Amiral, en 1837; Amiral, en 1848; Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain, en 1835; Commandant-en-chef aux Indes Occidentales, de 1841 à 1845; Lord de l'Amirauté, de 1835 à 1841 et en 1846-1847; Gouverneur de l'Hôpital de Greenwich, en 1847 jusqu'à sa mort.

Adam; chaîne de montagnes, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Adams; cap, groupe Royal Geographical Society, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir du Capitaine Adams, pêcheur-baleinier écossais, qui avait déposé des approvisionnements à son usage sur le rocher Dalrymple.

Adams; île, anse Navy Board, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine Adams, du baleinier *Arctic* (mentionné ailleurs), qui fit les travaux d'arpentage des anses de Navy Board et Admiralty.

Adderley; cap à pic, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, en l'honneur de Ardin Adderley, qui fut Contre-Amiral en retraite en 1855.

Addington; pointe, Ile Russell, territoire de Franklin; probablement en l'honneur de Henry Unwin Addington, 1790-1870, Sous-Secrétaire d'Etat permanent, de 1852 à 1854.

Adelaide; baie et port, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par Sir John Ross, en 1829, 'ce jour se trouvant être l'anniversaire de la Duchesse de Clarence, la baie qui fut le premier lieu de nos découvertes dans le voyage actuel fut appelée la baie Adelaide; et l'endroit choisi comme mouillage par le Commandant Ross s'appela le port Adelaide'.—Adelaide (1792-1849), fille de George Frederick Charles, Duc de Saxe Meiningen, épouse de Guillaume, Duc de Clarence, plus tard Guillaume IV.

Adelaide; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin.

Adelaide; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Adelaide; péninsule, océan Arctique, province du Keewatin.

Adelaide Regina; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin.

Admiralty; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1820, en l'honneur du Conseil de l'Amirauté.

Admiralty; île, détroit de Victoria, territoire de Franklin. (Rae, 1851.)

Adolphus; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en 1829, John Ross lui donna ce nom en souvenir de 'Adolphus Dalrymple, vu sa ressemblance avec l'armoirie de cette famille.' L'armoirie des Dalrymple est 'un rocher perpendiculaire, avec, au-dessus, la devise *Ferme'*.

Advance; cap à pic, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; d'après le vaisseau de la marine des Etats-Unis, l'*Advance*, expédition Grinnell des Etats-Unis, 1850-1851.

Adventure; montagne, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par le Capitaine M'Clure, en 1850, vu que c'était la première fois qu'il

quittait son vaisseau, l'*Investigator*, pour faire l'ascension de la montagne.

Agassiz; glacier, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Jean Louis Rodolphe Agassiz, (1807-1873), naturaliste suisse-américain célèbre.

Agnew; rivière, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en l'honneur de Sir Andrew Agnew, M. P. (1793-1849), promoteur de la législation du jour du Sabbat; fit partie de la Commission qui recommanda le vote de £5,000 à Ross.

Airy; cap, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en l'honneur de Sir George Biddell Airy (1801-1892), astronome anglais de réputation; nommé Astronome Royal, en 1836; Président de la Société Royale de 1871 à 1873.

Airy; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin.

Airy; cap, Ile Melville, territoire de Franklin.

Akantago; bras de la rivière Eastmain, territoire de l'Ungava; nom indien (Montagnais), qui signifie 'rivière impraticable' (pour la navigation).

Albany; fort, île et rivière, province du Keewatin; en l'honneur de James, Duc d'York et d'Albany (1633-1701), plus tard, Jacques II.

Albert; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en l'honneur d'Albert Edward, alors Prince de Galles (1841-1910) ; plus tard, le Roi Edouard VII; monta sur le trône en 1901.

Albert Edward; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Albert; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1853, en l'honneur de Son Altesse Royale, le Prince Albert, Prince Consort (1819-1861), marié à la Reine Victoria, en 1840; cap découvert le 19 août, jour de son anniversaire.

Albert; montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Albert; port, Ile de Baffin, territoire de Franklin; d'après le navire-baleinier l'*Albert,* de Dundee, Ecosse.

Alden; montagne, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir de Charles Alden, de Newburg, N. Y.

Aldrich; cap, Ile Bathurst, territoire de Franklin, en souvenir du Lieutenant R. D. Aldrich, de la Marine Royale, embarqué sur le *Resolute* pour prendre part à l'expédition Austin, en 1850-1851.

Aldrich; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant Pelham Aldrich, de l'*Alert,* vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

Alert; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; d'après l'*Alert,* vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

Alert; montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Alexander; banc et anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1818, d'après l'un de ses vaisseaux.

Alexander; cap, côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1838, 'en souvenir d'un frère unique qui donnerait sa main droite pour partager mes voyages.'

Alexander; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1832, en l'honneur d'Alexandre II (1818-1881), alors héritier présomptif au trône de Russie, fils de Nicolas 1er, auquel il succéda en 1855.

Alexander; pointe, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en souvenir d'un fils du capitaine Hamilton de la Marine Royale, Secrétaire de l'Amirauté.' (Voir Hamilton).

DOC. PARLEMENTAIRE No 21a.

Alexandra; cap, Ile d'Elesmere, territoire de Franklin; en l'honneur de la Princesse de Galles, maintenant la Reine Douairière Alexandra (née en 1846), fille aînée de Christian IX, Roi de Danemark, mariée au Prince de Galles, en 1863.

Alexandra; chutes, rivière Hay, territoire de Mackenzie; nom donné par Bishop Bompas.

Alexandra; havre, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Alexandra; lac, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Alexandra; détroit, entre les îles King William et Royal Geographical Society (Amundsen, 1905).

Alfred; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; en l'honneur de Alfred-Ernest-Albert (1844-1900), 2ième fils de la Reine Victoria, Duc régnant de Saxe-Coburg et Gotha, et Duc d'Edinbourg.

Alfred Ernest; cap, Ile d'Ellesmere, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Allard; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de John H. Allard, 2ième maître d'équipage de l'*Investigator,* expédition J. C. Ross, 1848-1849, et du *Pioneer*, expédition Austin, 1850-1851, et de l'expédition Belcher, de 1852 à 1854.

Alle; port, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; d'après un yacht de ce nom.

Allen; baie, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; en souvenir de Robert C. Allen, maître d'équipage du *Resolute,* vaisseau de Sa Majesté, expédition Austin, 1850-1851.

Allen Young; cap, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin, en souvenir du Capitaine Allen W. Young, commandant en second du *Fox*, expédition M'Clintock, 1857-1859.

Allington; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en 1829; il se trouve des hameaux dans Hants et Walts, Angleterre, appelés Allington.

Allison; cap à pic, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, en souvenir de John Allison, maître d'équipage de l'*Alexander* au Groënland, en 1818, de l'*Hecla*, en 1819-1820, et du *Fury*, de 1821 à 1823.

Allison; anse, Ile Bathurst, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1819.

Allman; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; 'en souvenir du Professeur G. J. Allman, F. R. S., Président de la Société Linnean' (Nares, 1875.)

Amawalik; lac, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bernier, en souvenir d'un Esquimau qui visita son navire.

Amherst; île, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, à la demande du Lieutenant Hopper, en l'honneur de William Pitt (Amherst), 2ième Baron Amherst, (1773-1857), Gouverneur-Général de l'Inde, de 1822 à 1828, créé Comte d'Amherst, en 1826.

Ami; île, lac Winnipegosis, province du Keewatin; en souvenir du Docteur M. Ami, Paléontologiste des Invertébrés, Commission Géologique du Canada.

Amund Ringnes; île, territoire de Franklin; en souvenir de Amund Ringnes, patron de l'expédition Sverdrup, 1898-1902 (Sverdrup).

Amundsen; golfe, au sud de l'île Banks, territoire de Franklin; nom donné par l'Amirauté en l'honneur de Roald Amundsen, explorateur arctique norvégien; commanda la seule expédition qui poussa son vaisseau de l'Atlantique au Pacifique.

Anawd; *Voir* Enemy, lac de

Anderson; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, 'en honneur du Très Révérend Evêque de Ruperts Land'.

Anderson; cap, péninsule de Simpson, province du Keewatin; nom donné par Rae, 'en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.' *Voir* Anderson, rivière.

Anderson; cap et île, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson en charge du poste de la Grande Rivière à la Baleine aux environs de 1860.

Anderson; canal, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir du Capitaine Anderson du vapeur *China.*

Anderson; chutes, rivière Lockhart, territoire de Mackenzie; nom donné par Back, en 1834, en souvenir du Capitaine Anderson.

Anderson; rivière, océan arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir de James Anderson, Agent-Général de la Compagnie de la Baie d'Hudson, en charge, pendant quelque temps, du district de la Rivière Mackenzie (McFarlane).

Andrew Ross; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en souvenir de son fils.

Angikuni; lac, rivière Kazan, territoire de Mackenzie et province du Keewatin; nom sauvage qui signifie 'gros' ou 'grand'.

Anker; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir du Capitaine Peter Anker, qui contribua d'une somme de 10,000 kr. aux fins de l'expédition.

Anne; cap, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par Jas. C. Ross, en 1849, en souvenir de sa femme, née Anne Coulman.

Anne Dundas; île; nom donné par Ross aux environs de 1833, en souvenir de Anne, fille de Richard Huck-Saunders, et épouse de Robert Saunders-Dundas, 2ième Vicomte de Melville; aussi en souvenir de Anne, 2ième fille du personnage sus-nommé.

Ann-Maria; port, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Ann-Maria, épouse de Augustus H. Ward, de New-York.

A. P. Low; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de A. P. Low, Sous-Ministre des Mines à Ottawa; commanda une expédition à la baie d'Hudson et à l'île d'Ellesmere, en 1903-1904.

Arbuthnot; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, probablement en l'honneur de Charles Arbuthnot (1767-1850), diplomate et homme politique; il présida, de 1823 à 1827, la Commission des Bois et Forêts, et de 1828 à 1830, fut Chancelier du Duché de Lancaster. Il se peut aussi que ce nom ait été donné en l'honneur du Lieutenant-Général, Sir Thomas Arbuthnot (1776-1849), qui se distingua également dans la guerre de la Péninsule.

Arcedeckne; île, canal Franklin, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1858, 'en souvenir de mon excellent ami, M. A. Arcedeckne, Commodore du Royal London Yacht Club.'

Archer; golfe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant Robert H. Archer, du *Discovery*, vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

Archer; péninsule, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup, en 1898, en souvenir de Colin Archer, constructeur du *Fram.*

Archibald; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par R. Bell, en l'honneur de Sir Archibald Geikie, géologue écossais, Prési-

dent de la Société Royale; il avait été Directeur du Bureau Géologique de la Grande-Bretagne.

Archibald; promontoire, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en l'honneur de E. M. Archibald, Consul Britannique à New-York.

Arctic; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par le Capitaine Adams, d'après le nom de son vaisseau, l'*Arctic*; Adams arpenta le détroit Eclipse et l'anse Admiralty, en 1872.

Arctic; détroit, Ile de Baffin, territoire de Franklin.

Arctic; océan; nom tiré du Grec *arctos*, ours; désigne spécifiquement la constellation du septentrion, la Grande Ourse.

Arctic; détroit, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, de ce 'qu'il était rempli d'un amoncellement de glace si compact, qu'on faillit perdre l'espoir de s'y frayer un passage'.

Arctic; port, Ile de Baffin, territoire de Franklin; ainsi nommé probablement d'après son apparence 'arctique' lors de sa découverte.

Armstrong; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Alexander Armstrong (1818-1899), officier médical de la marine;—prit part, à bord de l'*Investigator*, vaisseau de Sa Majesté, à l'expédition M'Clure, de 1850 à 1854, en qualité de Chirurgien et de Naturaliste.

Arnott; baie, Ile Bathurst, territoire de Franklin; nom donné par Aldrich, en 1853; probablement en souvenir de George Arnott Walker Arnott (1799-1868), botaniste; il s'occupa, de 1830 à 1840, avec Sir Wm Hooker, de l'étude des plantes rapportées par Beechey de son voyage au détroit de Bering; il s'associa, en 1850, à Hooker pour la publication de 'la Flore Britannique'.

Arnoux; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de William Henry Arnoux, de New-York.

Arrowsmith; baie, détroit de Rae, province du Keewatin; en souvenir de John Arrowsmith (1790-1873), savant géographe anglais (Rae).

Arrowsmith; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin.

Arrowsmith; rivière, baie de Pelly, golfe de Boothia, province du Keewatin.

Arthur; golfe, Ile Devon, territoire de Franklin; en l'honneur du Prince Arthur, Duc de Connaught, né en 1850, 3ième fils de la Reine Victoria, et Gouverneur-Général du Canada.

Arthur; terre et montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en l'honneur de Chester Alan Arthur (1830-1886), vingt-et-unième Président des Etats-Unis.

Artillery; lac, rivière Backs, territoire de Mackenzie; nom donné par Back, en 1899, 'comme marque de respect à l'endroit du corps distingué auquel appartenait une partie de mon équipage, ainsi que par souvenir de gratitude du profond intérêt manifesté par les officiers de mon équipage au succès de l'expédition, et de leur courtoisie amicale à mon endroit'.

Artists; baie, péninsule de Boothia; ainsi nommée par Ross, de ce que les caps de la baie portaient le nom d'artistes anglais de talent.

Arundell; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, probablement en l'honneur de Henry Benedict Arundell, 11ième Baron Arundell de Wardour (1804-1862).

Asagiew; lac, rivière Nelson, province du Keewatin; nom sauvage qui signifie 'poisson gris'.

Ashe; anse, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir de W. A. Ashe, Observateur à l'expédition de la Baie d'Hudson, en 1884.

Assistance; baie, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, d'après le vaisseau de Sa Majesté, l'*Assistance*, qui servit aux recherches arctiques; ce vaisseau hiverna en cet endroit, en 1850-51.

Aston; baie, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par Jas. C. Ross, en 1849, d'après le nom de sa résidence, Aston House, à Aylesbury, Angleterre.

Astray; lac; nom donné par A. P. Low; ainsi appelé à la suite de leurs courses à la recherche d'un débouché de la rivière Ashuanipi.

Astronomical Society; îles, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1833; les îles de ce groupe reçurent leur nom en souvenir des principaux membres de la Société Royale d'Astronomie, qui obtint une charte Royale en 1830.

Athol; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nommée par Ross, en 1829, probablement soit en souvenir du district d'Atholl, Perthshire, Ecosse, soit en l'honneur de John Murray, 4ième Duc d'Athole (1755-1830).

Atikameg; lac, province du Keewatin; nom sauvage qui signifie poisson blanc; c'est un composé dont le sens littéral est: 'le daim de l'eau'.

Atikameg; rivière, affluent de la rivière Winisk, province du Keewatin.

Atkinson; île, côte arctique, territoire de Mackenzie; Richardson, dans 'le Second Voyage' de Franklin, écrit: 'M. Kendall appella cette île en l'honneur de M. Atkinson, de Berry House, Angleterre.

Attanuck; montagne, territoire de l'Ungava; nom sauvage qui signifie le 'roi', (Wallace.)

Attikamagen; lac, rivière George, territoire de l'Ungava; nom sauavage qui signifie ''défense de daim'.

Auckland; golfe, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en l'honneur de George Eden, Comte d'Auckland (1784-1849); Président de la Chambre de Commerce, de 1830 à 1834; premier Lord de l'Amirauté, en 1834-1835 et en 1846-1847; Gouverneur-Général des Indes, de 1835-1842; créé Comte d'Auckland, en 1839.

Augusta; île, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, aux environs de 1833, en l'honneur de la Princesse Augusta-Sophia (1768-1840), 2ième fille du Roi George III.

Augustus; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Augustus H. Ward, de New-York. (Hall, 1862.) *Voir* Ward inlet.

Augustus; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross en l'honneur de Augustus-Frederick, Duc de Sussex (1773-1843,) 6ième fils de George III.

Austin; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine Horatio Thos. Austin, Lieutenant du *Fury*, 3ième voyage de Parry, en 1824-1825; commanda une expédition arctique à la recherche de Franklin, en 1850-1851; Amiral et Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain, en 1860; mourut en 1865.

Austin; cap, Ile Banks, territoire de Franklin. (M'Clure).

Austin; cap, Ile Cornwallis, territoire de Franklin (Penny 1851).

Austin; canal, ouest de l'Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Autridge; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant Reid, lors de l'expédition Parry, en 1822, 'en souvenir du Capitaine William Autridge, de la Marine Royale.'

Ava; anse, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en l'honneur de Lord Ava, fils de Lord Dufferin, tué à la guerre des Boërs, Afrique du Sud. (R. Bell, 1897.)

Axel Heiberg; île, territoire de Franklin; en l'honneur du Consul Axel Heiberg, l'un des patrons de l'expédition Sverdrup, de 1898 à 1902.

Ayles; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Adam Ayles, officier subalterne du vaisseau de Sa Majesté, l'*Alert*, expédition Nares, en 1875-1876.

Ayles; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Aylmer; lac, au nord-est du Grand Lac des Esclaves, territoire de Mackenzie; nom donné par Back en 1833, 'en l'honneur de Lord Aylmer, Gouverneur-Général du Canada (1831-1835), dont la bonté et les attentions m'ont chargé d'une dette de gratitude'.—Matthew (Aylmer, plus tard Whitworth-Aylmer), 5ième Lord Aylmer (1775-1850), Général d'armée, en 1841; Gouverneur-Général du Canada, de 1830 à 1835.

B

Baadoden; pointe, Ile Devon, territoire de Franklin; nom Norvégien qui signifie 'pointe au bateau'; ainsi appelée en ce qu'elle formait un terrain abrité et propice au campement (Sverdrup).

Babbage; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en souvenir de Charles Babbage (1792-1871), savant mathématicien, et l'un des fondateurs de la Société d'Astronomie.

Babbage; rivière, côte arctique, territoire du Yukon (Franklin, 1826.)

Bache; péninsule, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Alexander Dallas Bache (1806-1867), Surintendant de la Commission d'arpentage de la Côte des Etats-Unis, de 1843 à 1867 (Kane.)

Bache; péninsule, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin. (Hall, 1862).

Backhouse; rivière, côte arctique, territoire du Yukon; nom donné par Back, en 1834, 'en l'honneur de mon ami, M. John Backhouse, le capable et excellent Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères.'

Backhouse; rivière, côte Arctique, territoire du Yukon; nom donné par Franklin, en 1826, à la demande du Lieutenant Back.

Backs; baie, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826: 'Nous la désignâmes du nom de notre ami et compagnon mutuel, le Capitaine Back.' L'Amiral Sir George Back (1796-1878), célébre explorateur arctique, accompagna Franklin, de 1819 à 1822 et de 1825 à 1827; commanda l'expédition de la rivière Back de 1833 à 1835 et celle du canal Fox en 1836-1837.

Backs; baie, Ile King William, territoire de Franklin (Ross, 1830).

Backs; baie, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin (M'Clintock, 1859).

Backs; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Backs; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; 'le point le plus éloigné qu'ait atteint Rae' en 1851 (Rae).

Backs; anse, golfe Coronation, territoire de Mackenzie (Franklin).

Backs; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin.

Backs; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin (Rae, 1851).

Backs; rivière, province du Keewatin et territoire de Mackenzie.

Bad; rivière, près de Cumberland House, territoire de Mackenzie et province de la Saskatchewan; ainsi appelée à cause de la succession ininterrompue de rapides.

Baffin; baie, territoire de Franklin; en souvenir de William Baffin, mort en 1622; célébre explorateur et navigateur anglais; il fit cinq voyages aux régions arctiques, en 1612, 1613, 1614, 1615 et 1616.

Baffin; île, territoire de Franklin.

Baffin; île, canal de Fox, territoire de Franklin. (Parry).

Bailey; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin; probablement en souvenir de John Bailey, l'un des membres de l'équipage terrestre de Nares, en 1853.

Baillargé; anse, île de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bernier, 'en souvenir de feu le Chevalier Baillargé, qui fut Président de la Société de Geographie de Québec et à qui j'étais redevable de services d'importance'.

Baillie; baie, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, 'en l'honneur d'un parent du regretté M. Hood. (*Voir* Hood river).

Baillie; îles, cap Bathurst, côte arctique, territoire de Mackenzie; 'en souvenir de M. George Baillie, du Bureau Colonial'; il fut, en 1834, 'Agent Général pour les Colonies de la Couronne.' (Richardson, 1826).

Baillie; rivière, tributaire de la rivière Backs, territoire de Mackenzie. (Back, 1834.)

Baillie-Hamilton; île, canal Wellington, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en souvenir du Capitaine W. A. Ballie-Hamilton, de la Marine Royale, Secrétaire de l'Amirauté.' (*Voir* Hamilton.)

Baird; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; probablement en souvenir de Spencer Fullerton Baird (1823-1887), naturaliste américain de renom.

Baird; anse, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Baker; baie, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1847, 'en mémoire d'un ami très estimé'.

Baker; cap, île d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Hayes en souvenir de Richard Baker, fils, de Boston, Mass.

Baker; île, Ile Bathurst, Frank.; baptisée par Parry, 1820, 'en souvenir de mon ami et ancien commandant, le capitaine Thomas Baker de la Marine Royale. En 1820, Parry fut transféré à bord du *Vanguard*, commandé par le cap. Baker.

Balcarres; île, inlet May, Ile Bathurst, Frank.; baptisée par Richards, 1853, à cause de l'Hôtel Balcarres, Ecosse; Balcarres fut vendu à Robert Lindsay par son frère aîné, Alexandre (Lindsay), comte de Balcarres et comte de Crawford; en 1853, il était la propriété du Lt.-Général Lindsay. (*Voir* Lindsay head).

Baldwin; fond de baie, Ile du Prince de Galles, Frank.; probablement en l'honneur de Sir Baldwin Wake Walker. (*Voir* plus bas.)

Baldwin Walker; chaîne de montagnes, Ile Melville, Frank.; en l'honneur de l'amiral Sir Baldwin Wake Walker (1802-75), arpenteur de la Marine, 1848-60. (*Voir* aussi Walker.)

Balfour; baie, isthme de Franklin, Kee.; probablement en l'honneur de John Hutton Balfour (1808-84), botaniste écossais; en 1841, succéda à Hooker comme professeur de botanique à l'Université de Glasgow; en 1845 fut professeur de botanique à Edinbourg; baptisée par Rae, 1854.

Ballast (du); plage, Ile de Banks, Frank.; à cause du ballast que le capt. M'Clure avait pris sur la plage pour son vaisseau l'*Investigator*.

Ballenden; lac, golfe de Boothia, Kee.; baptisé par Rae 'en souvenir d'un ami très estimé',—John Ballenden, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui, en 1848, était facteur en chef et avait charge de la poste au Sault Ste-Marie.

Ballenden; pointe, détroit de Dease, côte arctique, Mack. (Simpson, 1838.)

Bance; pointe, Ile du Prince de Galles, Frank.; d'après H. P. Bance, lieutenant de l'*Assistance*, 1850-51.

Banks; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de N. B. Banks, gouverneur du Massachusetts. (Hayes.)

Banks (de); île, Frank.; baptisée par Parry, 1820, 'par respect pour la mémoire de feu le vénérable et digne président de la Société Royale, dont la longue vie fut activement consacrée aux recherches et à l'encouragement des perquisitions dans le domaine scientifique'; Sir Joseph Banks (1744-1820), président de la Société Royale, 1778-1820.

Banks (de); péninsule, golfe du Couronnement, Mack.; (Franklin, 1821).

Banks (de); détroit, îles de Banks et de Melville, Frank.

Bannerman; baie, île du Roi Guillaume, Frank.; baptisée par James Clark Ross, 1830, 'par gracieuseté à l'égard du député d'Aberdeen'; nom tombé en désuétude.

Baralzon; lac, rivière au Phoque, Kee.; d'un nom sauvage donné par les Chipeyans. Signifie 'banc'—descriptif.

Barclay; cap, golfe de Boothia, Kee.; baptisé par Rae, 1846-47, en l'honneur du 'secrétaire d'alors de la Compagnie de la Baie d'Hudson.'

Barclay; cap, rivière Backs, Kee.; probablement pour la même raison que ci-dessus. (Back, 1834.)

Baring; baie, île de Devon, Frank.; en l'honneur du Très Hon. Francis Thornhill Baring (1796-1866), homme d'Etat anglais; créé Baron Northbrook, en 1866; lord de la Trésorerie, 1830-34; chancelier de l'Echiquier, 1839-41; premier lord de l'Amirauté, 1849-52. (Penny, 1851).

Baring; cap, île Victoria, Frank. (Rae).

Baring; bras de mer, île du Prince de Galles, Frank.

Baring; île, bras de mer Queens, Frank. (Penny, 1851).

Baring; territoire, île de Banks, Frank. (M'Clure).

Barlow; inlet, île Cornwallis, Frank.; baptisé par Parry, 1819, 'en témoignage de respect à l'égard de Sir Robert Barlow, un des commissaires de la Marine de Sa Majesté.'

Barlow; lac, rivière Dubawnt, Mack.; baptisé par J. B. Tyrrell, en l'honneur de feu Scott Barlow, géographe et dessinateur en chef du Service d'arpentage géologique du Canada.

Barn (Grange); montagne, côte arctique, Yukon; baptisée par Franklin, 1826; ainsi nommée à cause de son apparence, vue de la côte.

Barnard; pointe, île Victoria, Frank.; en l'honneur du lieutenant J. J. Barnard, de la marine Royale, équipage de l'*Enterprise,* tué par un Esquimau, 1851; baptisée par M'Clure.

Barnston; pointe, péninsule de Melville, Frank.; baptisée par Rae, 1847, en l'honneur de George Barnston, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Barrow; cap, golfe du Couronnement, Mack.; 'en l'honneur de M. Barrow, de l'Amirauté, aux efforts duquel sont dues, en grande partie, les découvertes faites récemment dans la géographie arctique'. Sir John Barrow (1766-1848) était le sous-secrétaire de l'Amirauté, 1807-45; fut l'ami des explorations arctiques et fut le principal fondateur de la Société Royale de Géographie; baptisé par Franklin, 1821.

Barrow; port, île de Devon, Frank. (Parry, 1819).

Barrow; inlet, péninsule d'Adelaide, Kee.

Barrow; montagne, côte arctique, Mack. (Richardson, 1826).

Barrow; rivière, péninsule de Melville, Frank. (Parry).

Barrow (de) ; détroit, au nord de l'île du Prince du Galles, Frank. (Parry, 1819).

Barrow; baie, île de Devon, Frank.; baptisée par Belcher, 1853, en l'honneur de John Barrow, fils de Sir John Barrow. (*Voir* ci-dessus).

Barrow; cap, île Ellesmere, Frank.

Barrow; lacs, péninsule de Simpson, Kee. (Rae, 1854).

Barrow; presqu'île, île de Baffin, Frank. (Hall, 1861).

Barry; baie, golfe de Liddon, île de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1819-20; probablement pour la même raison que l'île Barry (*q. v.*).

Barry; île, inlet Bathurst, Mack.; baptisée par Franklin, 'en l'honneur du col. Henry Barry (1750-1822) de Newtonbarry', Wexford, Irlande, qui prit part aux batailles de Bunker Hill, de Brooklyn et de White Plains.

Barth (de) ; île, île de Somerset, Frank.; en l'honneur du Dr Henry Barth, un des souscripteurs du fonds de l'expédition de M'Clintock, 1858-59 —Heinrich Barth (1821-65), voyageur allemand notoire, qui a fait de grandes explorations en Afrique et en Asie Mineure.

Bartlett; baie, île de Salisbury, Frank.; baptisée par Low, en l'honneur de S. W. Bartlett, maître d'équipage du *Neptune.*

Bartlett (de); baie, île d'Ellesmere, Frank.; en l'honneur du capt. Robert A. Bartlett, maître pilote à bord du *Roosevelt,* 1905-06 et 1908-09; frère du précédent.

Bate (de); île, golfe du Couronnement, Frank.; baptisée par Collinson, 1852, en l'honneur de son 'ami, le capt. Bate'; en 1851, le capt. W. Thornton Bate était en charge du *Royalist,* vaisseau du Service des Arpentages; en 1857, il 'perdit la vie en conduisant un parti d'attaque à l'assaut de Canton.'

Bathurst (de); baie, île de Bylot, Frank.; en l'honneur de Henry, 3ième comte de Bathurst (1762-1834), homme d'Etat anglais; président du Bureau de Commerce, 1809-12; secrétaire de la Guerre et des Colonies, 1812-27; président du Conseil, 1828-30. (Ross, 1818).

Bathurst; cap, île de Bylot, Frank.

Bathurst; cap, longitude 127°, côte arctique, Mack.

Bathurst; île, Frank. (Parry, 1819).

Bathurst; inlet, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821).

Battle; port, côte de l'Atlantique, Labrador; autrefois, il y avait une hostilité constante entre les Esquimaux et les Sauvages, et la tradition rapporte qu'un combat final et décisif eut lieu, ici, dont les Sauvages sortirent victorieux.

Batty; baie, île de Somerset, Frank; baptisée par Parry, 1824, 'en l'honneur de mon ami, le capitaine Robert Batty, du Corps de Grenadiers.'

Baumann; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Victor Baumann, commandant en second de l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Bay (de); baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur d'Edward Bay, zoologiste de l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Bayfield (de); île, cercle arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur du commandant Bayfield,—de la Marine Royale—à qui les officiers de l'expédition devaient beaucoup de reconnaissance pour son aide et sa bienveillance à leur égard pendant leur passage au Canada'. Le commandant (plus tard, l'amiral) Henry Bayfield arpenta les Grands Lacs du Canada et du Saint-Laurent; contre-amiral, 1856; vice-amiral, 1863.

Beach (de la Grève); pointe, baie Repulse, Kee.; à cause de la plage bâsse et plate. (Middleton).

Bear (de l'ours) ; île, péninsule de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1821, à cause d'une femelle ours aperçue sur l'île avec ses petits.

Bear (de l'ours) ; pointe, île de Devon, Frank.; baptisée par le Dr R. M. Macormick, 1852, parce qu'il y avait vu un ours.

Beare; détroit, île de Baffin, Frank.; baptisé par Frobisher, 1577, 'du nom du commandant du *Michael*, James Beare.'

Beaufort; cap, côte arctique, Kee.; 'en l'honneur du distingué hydrographe actuel de la marine'—Sir Francis Beaufort (1774-1857), contre-amiral anglais et homme de science; hydrographe de la marine, 1829-55. (Back, 1834).

Beaufort; cap; péninsule de Simpson, Kee.

Beaufort; îles, île du Roi Guillaume, Frank. (James C. Ross, 1830).

Beaufort; montagne, île Devon, Frank. (Belcher).

Beaufort; montagne, île Elesmere, Frank.

Beaufort; rivière, détroit de Dease, côte arctique, Mack. (Simpson, 1838).

Beaumont (de) ; port, détroit d'Hudson, Frank.; baptisé par R. Bell, en l'honneur de l'amiral Sir Lewis Anthony Beaumont, C. C. B.

Becher; baie, île de Cornwallis, Frank.; en l'honneur du capitaine W. B. Becher, M. R., officier du Département Hydrographique de la Marine.

Becher; cap, île Devon, Frank. (Penny, 1851).

Becher; rivière, baie Pelly, Kee. (Rae, 1854).

Becher; péninsule, île de Baffin, Frank. (Hall, 1862).

Bedford; baie, île Bathurst, Frank.; probablement en l'honneur de John (Russell), 9ième Duc de Bedford (1766-1839) ; baptisée par Parry, 1819.

Bedford; port, île de Baffin, Frank.

Bedford; port, détroit d'Hudson, Frank.; baptisé par R. Bell, en l'honneur de l'amiral Sir Frederick George Denham Bedford, G. C. B.; en 1905, fut Gouverneur de l'Australie occidentale.

Beechey; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Fred. Wm. Beechey, M. R. (1796-1856) ; lieutenant du *Hecla*, expédition de Parry, 1819-20; commanda le Blossom dans une expédition au détroit de Bering et à la pointe Barrow, 1825-28; contre-amiral, 1854.

Beechey; cap, île de Melville, Frank. (Parry, 1820).

Beechey; lac, rivière Backs, Mack. (Back, 1834).

Beechey; pointe, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821).

Beechey; île, île Devon, Frank.; baptisée par Parry, 1819 'par respect pour Sir William Beechey' (1753-1839), célèbre portraitiste anglais; père du précédent.

Beekman; péninsule, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de James W. Beekman, New-York. (Hall, 1862).

Beitstad; baie, île Ellesmere, Frank; pour rappeler la baie de Beitstad, en Norvège (Sverdrup).

Bélanger; île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, Ungava; en l'honneur d'un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Belcher; bras de mer, entre les îles Devon et Cornwall, Frank.; en l'honneur de l'amiral Sir Edward Belcher (1799-1877), qui commandait une expédition, 1852-54, à la recherche de Franklin; contre-amiral, 1861.

Belcher; fond de baie, île de Melville, Frank.

Belcher; pointe, île Devon, Frank.

Belford; pointe, île Winter, Frank.; nommée par Parry, 1822, probablement d'après un ami.

Belknap; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur du général W. W. Belknap (1829-90), qui servit dans la guerre civile des E. U.; fut secrétaire de la Guerre, 1869-76; baptisé par Hall.

Bell; île, île Victoria, Frank.; baptisée par Rae, 1851, 'en l'honneur d'un chef de trafic de la Compagnie de la Baie d'Hudson'. *Voir* rivière Bell.

Bell; rivière, rivière au Porc-Epic, Yukon; en l'honneur de John Bell, chef de trafic de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui explora la rivière Peel en 1839.

Bellot; île, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Joseph René Bellot (1826-53), officier de la marine française, volontaire dans les expéditions arctiques des Anglais; servit à bord du *Prince Albert*, voyage de Kennedy, 1851-52, et à bord du *Phoenix*, voyage d'Inglefield, 1853; noyé dans le bras de mer Wellington, 1853.

Bellot; falaise, île du Prince de Galles, Frank.

Bellot (de); détroit, entre la péninsule de Boothia et l'île Somerset, Frank. (M'Clintock).

Bellows (des Soufflets); vallée, île Ellesmere, Frank.; ainsi nommée par Greely à cause des vents forts et continuels qui s'y faisaient toujours remarquer.

Beloeil (de); île, île de Baffin, Frank.; baptisée par Bernier en souvenir de Beloeil, P. Q., 'lieu de naissance de l'hon. L. P. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries.'

Bence, Jones; île, baie Shepherd, détroit de Rae, Kee.; baptisée par Rae, 1854, 'en l'honneur du distingué médecin-chimiste-analyste de ce nom, auquel mon parti et moi, nous devons beaucoup de reconnaissance pour la bonté qu'il a eue de proposer que nous ayons de l'extrait de thé pour l'expédition et de nous en préparer.' Henry Bence Jones (1814-73).

Bence; pointe, île Ellesmere, Frank. (Inglefield).

Bennett; lac, Yukon et C. A.; baptisé par Schwatka, 1883, en l'honneur de James Gordon Bennett, le protecteur bien connu des chercheurs américains.

Bentzen; cap, île Victoria, Frank.; en l'honneur de Louis Bentzen, capitaine de l'armée norvégienne; baptisé par Amundsen, 1905.

Berens; cap, baie de Pelly, golfe de Boothia, Kee.; en l'honneur de Henry Hulse Berens, un des administrateurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson; plus tard, gouverneur, 1858-63. (Rae).

Berens; îles, golfe du Couronnement, Mack.; baptisées par Franklin, 1821, 'en l'honneur du gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson' —James Berens, gouverneur, 1812-22.

Berkeley (de); baie, île de Devon, Frank.; en l'honneur de l'hon. amiral Maurice Frederick Fitzhardinge Berkeley (1788-1867), lord de l'Amirauté, 1833-34 et 1846-57. (Belcher).

Berkeley; enfoncement, bras de mer Queens, Frank.

Berkeley; cap, île du Prince de Galles, Frank.

Berkeley; groupe d'îles, nord de l'île Bathurst, Frank. (Belcher).

Berkeley; pointe, île Victoria, Frank.

Berlinguet (de); baie, île de Baffin, Frank.; baptisée par Bernier, en l'honneur du président de la Société de Géographie de Québec.

Bernard; cap, péninsule de Boothia, Frank.; probablement en l'honneur de John Bernard (1756-1828) acteur et écrivain, d'origine irlandaise; baptisé par Ross, 1829-31.

Best; port, péninsule de Boothia, Frank.; peut-être en l'honneur de William Draper Best, 1er baron Wynford (1767-1865), juge anglais; baptisé par John Ross, 1829.

Best; cap, île des Résolutions, Frank.; en l'honneur de George Best, lieutenant à bord de l'*Ayde;* baptisé par Frobisher, 1577.

Best Blessing; cap, île des Résolutions, Frank.; baptisé par Frobisher; nom tombé en désuétude.

Bethune; baie de, île de Devon, Frank.; peut-être en l'honneur du major-général Sir Henry Lindesay Bethune (1787-1851).

Beverley; chûtes, rivière Hoarfrost, Mack.; baptisées par Back, 1833, 'en l'honneur de mon entreprenant ami, Beverley, le lieutenant de Sir E. Parry dans sa tentative pour atteindre le pôle'—Charles James Beverley (1788-1868), assistant-chirurgien de l'*Isabella* au voyage de John Ross, 1818, et du *Griper* au 1er voyage de Parry, 1819-20; chirurgien de l'*Hecla* (Parry, 1827).

Beverley; anse, île Melville, Frank. (Parry, 1891).

Beverley; montagne, île Ellesmere, Frank.; baptisée par Nares, 1876.

Beverly; îles, île du Roi Guillaume, Frank.; baptisées par James C. Ross, 1830, 'comme remerciements aux généreux donateurs des beaux drapeaux de soie que nous fîmes flotter en l'honneur de la journée'—l'anniversaire du départ d'Angleterre. (*Voir* aussi Matty.)

Bexley; cap, golfe du Couronnement, Mack.; en l'honneur du Très Hon. Nicholas Vansittart (*q. v.*) lord Bexley (1766-1851), Chancelier de l'Echiquier, 1812-23; créé baron Bexley, 1823; chancelier du Duché de Lancaster, 1823-28.

Bibby; île, baie d'Hudson, Kee.; en l'honneur de Sir Bibby Lake, gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, 1712-43.

Bicknor; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Nares, 1876.

Biederbick; montagne, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Henry Biederbick, expédition de Greely, 1881-84.

Bifurcation (de la); cap, île Ellesmere, Frank.; nom descriptif.

Big (Grosse); rivière, baie James, Ung.; traduction du nom sauvage *mistisipi*.

Biggs; pointe, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de James Biggs, commissaire à bord de l'*Enterprise* (Jas. C. Ross, 1849).

Biggs; pointe, baie Glenelg, île Victoria, Frank.; baptisée par M'Clure, 1851, probablement en l'honneur de James Biggs, membre de l'équipage de l'*Investigator*. Ou bien en l'honneur de James Biggs, commissaire à bord de l'*Enterprise,* voyage de James Ross, 1848-49.

Bigler (de); baie, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de James Bigler, de Newburg, N. Y. (Hall, 1862).

Biot (de); île, péninsule de Boothia, Frank.; en l'honneur de Jean-Baptiste Biot (1774-1862), physicien et chimiste français; baptisée par John Ross.

Bird; cap, île Somerset, Frank.; en l'honneur du capitaine Edward Bird, M. R., aspirant à bord de l'*Hecla*, 2ième voyage de Parry, 1821-23, et à bord du *Fury*, 3ième voyage de Parry, 1824-25; commandant de l'*Investigator*, voyage de James C. Ross, 1848-49; baptisé par M'Clintock.

Bird; île, péninsule de Melville, Frank. (Parry).

Bishop; île, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de R. M. Bishop, Cincinnati, (Hall, 1861).

Bisson; cap, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de Ph. Bisson, aspirant de marine à bord de l'*Alexander*. (John Ross, 1818).

Bjorne; péninsule, île Ellesmere, Frank.; nom norvégien qui signifie 'ours'. (Sverdrup).

Bjornstjerna; baie, péninsule de Boothia, Frank.; en l'honneur du comte Magnus Fredrick Ferdinand Bjornstjerna (1779-1847), diplomate suédois, ministre plénipotentiaire en Grande-Bretagne, 1828-46; baptisée par John Ross.

Blaafjeld; montagne, île Ellesmere, Frank.; nom norvégien qui signifie 'montagne bleue'—descriptif. (Sverdrup).

Blaamanden; pointe, île Ellesmere; nom norvégien signifiant 'l'homme bleu'; descriptif du promotoire. (Sverdrup).

Black; cap, île de Devon, Frank.; baptisé ainsi par Macormick, 1852, à cause de son apparence.

Black; inlet, péninsule de Melville, Frank.; probablement en l'honneur d'un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Blacklead (du Graphite); île et havre, île de Baffin, Frank.; à cause du graphite trouvé à cet endroit.

Blackley; port, île Melville, Frank.; peut-être en souvenir de Blackley, une banlieue de Manchester, Angl.; baptisé par Richards, 1853.

Blackwood; pointe, côte arctique, longitude 102°, Mack.; peut-être en l'honneur de William Blackwood (1776-1834), éditeur écossais, fondateur du Blackwood's Magazine; baptisée par Simpson, 1839.

Blairs, The; île, péninsule de Boothia, Frank.; peut-être en l'honneur de Robert Blair, M. D. (m., 1828), inventeur du télescope, et de son fils Archibald Blair, opticien, Londres; baptisée par Ross, 1829.

Blacke (de); baie, péninsule de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1822, probablement en l'honneur d'un ami.

Blanchard; île, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de George S. Blanchard, de Cincinnati. (Hall, 1861).

Blandford; baie, détroit d'Hudson, Frank.; en l'honneur de l'hon. capt. Blandford, de St-Jean de Terreneuve, qui passa plusieurs saisons près du cap Chidley.

Blanky; cap, île de Baring, Frank.; baptisée par Penny, 1851, 'en l'honneur de Thomas Blanky, pilote pour les régions glacées à bord du *Terror*, dans la malheureuse expédition de Franklin; il était premier lieutenant du *Victory*, dans l'expédition de John Ross, 1829-33.

Blanky; île, péninsule de Boothia, Frank. (Ross, 1830).

Bloodstone; rapide, rivière Churchill, Kee.; traduction du nom sauvage donné probablement à cause des grenats remarqués dans les rochers.

Bloody; chute, près de l'embouchure de la rivière Coppermine, Mack.; en souvenir du massacre des Esquimaux, 1771, par les Sauvages qui accompagnaient Hearne.

Bloxsome; baie, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, 'en l'honneur d'un ami.'

Bluffy (des accores); lac, rivière Wenasaga, sud du Kee.; traduction du mot sauvage *kaminitakwakwiack*.

Boas; lac, île de Baffin, Frank.; baptisé par R. Bell, en l'honneur de Franz Boas, ethnologiste américain qui fit des explorations dans l'île de Baffin.

Boger; pointe, île Ellesmere, Frank.; probablement en l'honneur du lieutenant Henry T. Boger, qui, en 1855, était à bord du *Scourge*.

Bonanza; creek et bureau de poste, Yukon; mot espagnol signifiant prospérité; allusion à la richesse des propriétaires de mines d'or du Klondike.

Bonney; île, détroit d'Hudson, Frank.; en l'honneur du professeur Thos. Geo. Bonney, éminent géologue anglais, professeur éminent de géologie à l'University College, Londres. (R. Bell, 1897).

Booth (de); île, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, en l'honneur de John Booth, qui épousa Hannah, troisième sœur de Franklin.

Booth; rivière, rivière au Chaperon, Mack. (Franklin, 1821).

Booth (de) ; île, baie d'Hudson, Kee. ; en l'honneur de Sir Félix Booth (1775-1850), qui aida John Ross à entreprendre son expédition en 1829-33. (*Voir* Boothia).

Booth; pointe, île du Roi Guillaume, Frank. (Back, 1834).

Boothia (de) ; golfe, Frank. ; baptisé par John Ross, 1830, en l'honneur de 'l'homme particulièrement généreux et bien pensant dont la renommée et les actes passeront à la postérité et le placeront au premier rang de ceux qui par leur caractère et leur conduite ont jeté de l'honneur sur le nom d'un marchand anglais' — Sir Félix Booth (1775-1850), shérif de Londres, qui rendit possible l'expédition de Ross, 1829-33.

Boothia (de) ; isthme, Frank. (John Ross, 1829).

Boothia (de) ; péninsule, Frank. (John Ross, 1829).

Boswell; rivière, tributaire du Teslin, Yukon; en l'honneur de deux mineurs—frères—nommés Boswell; en 1887, T. Boswell fit des recherches minières le long de la rivière Teslin.

Boucherville; port, île de Nottingham, détroit d'Hudson, Ung.; ainsi nommé par le lieut. A. R. Gordon, M. R., en 1884, en l'honneur d'un observateur (C. V. de Boucherville) qu'il débarqua à cet endroit pour l'hiver.

Bounty (de la Prime) ; cap, île de Melville, Frank. ; baptisé par Parry, 1819, en souvenir du fait que les vaisseaux placés sous son commandement avaient passé la longitude 110° ouest et gagné la récompense, £5,000, offerte 'à celui d'entre les sujets de Sa Majesté qui réussirait à pénétrer jusque là vers l'ouest, dans le cercle Arctique.'

Bourbon; *Voir* rivière Nelson.

Bourne; cap, île Ellesmere, Frank. ; en l'honneur de F. G. Bourne, membre du club arctique Peary. (Peary.)

Bouverie (de) ; îles, péninsule de Melville, Frank. ; peut-être en l'honneur de William Pleydell-Bouverie, 3ième comte Radnor (1779-1869), homme politique distingué d'Angleterre, qui obtint son titre en 1828 ; baptisées par Parry, en 1822, à la demande de l'aspirant Charles Richards de l'*Hecla*. Peut-être aussi en l'honneur de l'hon. capt. Duncombe-Pleydell Bouverie, M. R., qui, en 1812, commandait le *Medusa* (18), et se distingua dans plusieurs engagements avec les vaisseaux français ou espagnols ; vice-amiral de la flotte Bleue 1846.

Bowden; pointe, île Devon, Frank. ; probablement en l'honneur du commandant Richard Booth Bowden, M. R. ; capitaine en retraite, 14 juillet 1848 ; baptisée par Parry, 1819.

Bowden; inlet, baie d'Hudson, Kee. ; nom donné à l'inlet Chesterfield par le capt. Smith, en l'honneur du second lieutenant du *California* dans son expédition, 1746-47. Nom tombé en désuétude.

Bowen; cap, à l'est de l'île de Baffin, Frank. ; probablement de même origine que le port de Bowen (*q. v.*)

Bowen; port, île de Baffin, Frank. ; 'en l'honneur du capt. James Bowen, (1757-1835), un des commissaires de la Marine de Sa Majesté ; plus tard, contre-amiral. (Parry, 1819).

Bowell; île, lac Baker, Kee. ; en l'honneur de l'hon. Sir Mackenzie, premier ministre du Canada, 1895-6. (J. B. Tyrrell).

Bowles; baie, péninsule de Boothia, Frank. ; peut-être de même origine que le promontoire Bowles (*q. v.*) (John Ross, 1829).

Bowles; baie, île de Denvon, Frank. ; probablement en l'honneur du vice-amiral William Bowles ; lord de l'Amirauté, 1844-46. (Inglefield,1853).

Bowles; promontoire, océan arctique, Kee. ; en l'honneur du 'Capt. Bowles, M. R.' (Back, 1834).

Boyd; lac, rivière Dubawnt, Mack.; en l'honneur de l'hon. John Boyd, lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, 1893. (J. B. Tyrrell).

Bradford; pointe, île de Melville, Frank.; en l'honneur de A. R. Bradford, médecin du *Resolute*, expédition d'Austin, 1850-51; Bradford n'alla pas plus loin que cet endroit.

Brainard; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur du sergent David L. Brainard, expédition de Greely, 1881-84.

Braskerud; plateau, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Sverdrup.

Brentford; baie, île du Prince de Galles, Frank.; en souvenir de la ville de Brentford, Middlesex, Angl. (John Ross, 1829).

Brevoort; île, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de J. Carson Brevoort, Brooklyn, N. Y. (Hall, 1861).

Brevoort; île, île Ellesmere, Frank. (Hall.)

Brevoort; rivière, péninsule de Melville, Frank. (Greely).

Brewster; pointe, île de Baffin, Frank; en l'honneur de A. Brewster, Norwich, Conn. (Hall. 1861).

Bridgman; montagne, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Herbert L. Bridgman, secrétaire du Club Arctic Peary.

Bridport; inlet, île de Melville, Frank.; baptisé par Parry, 1819, par égard pour la mémoire de feu Lord Bridport'—Alex. Hood, 1er vicomte Bridport (1726-1814), vice-amiral de Grande-Bretagne, 1796; amiral de la flotte Rouge, 1805; gagna une victoire mémorable sur la flotte française au large du port de Lorient, 1795.

Briggs; groupe d'îles, baie d'Hudson, Kee.; Foxe, 1631, dit: 'j'ai nommé ces îles Briggs les mathématiques' en l'honneur d'Henry Briggs (1561-1635), mathématicien remarquable et professeur d'astronomie à Oxford,1596-1619; qui encouragea grandement Foxe à faire son voyage de découvertes. Nom maintenant désuet.

Bristol (de); île, baie James, Ung.; en l'honneur de John Digby, 1er comte de Bristol (1580-1654), diplomate et homme d'Etat.

Britannia; cap, océan arctic, Kee.; ainsi nommé par Dease et Simpson, 1839, 'en souvenir affectionné de notre terre natale'. Dans la géographie ancienne, le nom de l'île de Grande-Bretagne; dans les temps modernes, un nom poétique du Royaume-Uni.

Britannia; mont, île de Devon, Frank. (Belcher).

British Chain; montagnes, côte arctique, Yukon et Alaska; baptisées par Franklin, 1826, en souvenir de sa terre natale.

Brodeur; péninsule, île de Baffin, Frank.; baptisée par Bernier, 1907, en l'honneur de l'hon. L. P. Brodeur, ministre de la Marine et des Pêcheries.

Brodie; cap, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de Sir Benj. Collins Brodie (1783-1862), sergent chirurgien de la reine Victoria et de Guillaume IV; président de la Société Royale, 1858-61; président du Collège royal des chirurgiens en 1844; baptisé par M'Clintock, 1859.

Bromley; baie, île Victoria, Frank.; découverte par Wynniatt, 1851; en l'honneur de Sir Richard Madox Bromley (1813-66), employé de l'administration en Angleterre; entra dans le service d'Amirauté, 1829; visita les chantiers en mission confidentielle, 1846; plus tard, fut nommé membre de commissions spéciales d'enquête sur les départements de l'administration publique, y compris la commission nommée en 1849 pour faire la revue des chantiers.

Brook-Cobbam; île, baie d'Hudson, Kee. (*Voir* île Marble).

Broken; pointe, île de Baffin, Frank.; ainsi nommée par Baffin, 1614, parce que la pointe était formée d'un certain nombre d'îles. (*Voir* Fair Ness).

Brooman; pointe, île Cornwallis, Frank.; en l'honneur de J. E. Brooman, commissaire du *Resolute*, expédition d'Austin, 1850-51.

Broughton; cap et île, île de Baffin, Frank.; baptisés par John Ross, 1818, 'en l'honneur d'un ami'; en 1811, le commodore William Robert Broughton (1762-1821) commandait l'*Illustrious* (74) dans l'expédition en vue de prendre l'île de Java; il commandait le *Chatham,* voyage de Vancouver, 1790-93.

Broughton; île, côte est de la baie d'Hudson, Ungava; en l'honneur de W. K. Broughton, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Browell; anse, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur du lieutenant-gouverneur de l'Hôpital Royal de Greenwich'—William Browell, M. R., (1759-1831).

Brown; cap, côte arctique, Mack.; baptisé par Richardson, 1826, 'par respect pour l'éminent botaniste dont les recherches scientifiques ont jeté tant de crédit sur le talent anglais'—Robert Brown (1773-1858), botaniste; naturaliste de l'expédition australienne de Flinders et, après 1827, conservateur du département de botanique du Musée Anglais.

Brown; cap, péninsule de Melville, Frank.; (Parry, 1822).

Brown; chenal, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821).

Brown; île, péninsule de Melville, Frank; baptisée par Parry, 1822, en l'honneur 'd'un ami, Robert Brown'.

Brown; île, île Somerset, Frank.; 'en l'honneur de l'aimable sœur de M. Booth, (*q. v.*) (John Ross, 1829).

Brown; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; en l'honneur de John Brown (1797-1861), géographe anglais; fonda la Société ethnologique en 1843; se distingua plus tard comme partisan des expéditions pour la recherche de Franklin et détermina l'endroit où l'expédition devait s'être rendue. On vit ensuite qu'il ne s'était pas trompé. En 1858, il publia 'Le Passage du Nord-Ouest et les plans de la recherche de Sir John Franklin'. Son nom fut donné à cette pointe par M'Clintock, 1853.

Browne; baie, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de W. H. J. Browne, lieutenant de l'*Enterprise* (James C. Ross, 1848-49), et du *Resolute*, expédition d'Austin, 1850-51.

Browne; île, île Cornwallis, Frank.; baptisée par Parry, 1820, 'par respect pour mon ami très estimé M. Henry Browne, de Portland-Place,' Londres.

Bruat; montagne, île de Melville, Frank.; en l'honneur de l'amiral Bruat, commandant en second de la flotte française de la mer Noire pendant la guerre de Crimée.

Bruce; pointe, île de Devon, Frank.; probablement en l'honneur de Sir Fred. Wm. Adolphus Bruce (1814-67), diplomate anglais, fils cadet du 7ième comte d'Elgin; lieutenant-gouverneur de Terreneueve, 1846-47; nommé agent et consul général en Egypte en 1853; plénipotentiaire en Chine, 1858; représentant de l'Angleterre à Washington, 1865, jusqu'à sa mort en 1867. Peut-être aussi en l'honneur de James Bruce, 8ième comte d'Elgin, gouverneur-général du Canada, 1846-54; conclut un traité de réciprocité avec les Etats-Unis, 1854; baptisée par Belcher, 1853.

Brunel; inlet, péninsule de Boothia, Frank.; probablement en l'honneur de Sir Marc Isambard Brunel (1769-1849), ingénieur du tunnel de la Tamise, 1825-43; baptisé par John Ross.

Bryde; île, mer de la reine Maud, Frank.; en l'honneur de Johan Bryde, propriétaire de vaisseau, un des garants de l'emprunt fait pour payer les frais d'équipement de l'expédition d'Amundsen, 1905.

Buchan; baie, golfe du Couronnement, Mack.; baptisée par Franklin, 1821, 'en l'honneur de mon ami, le capt. David Buchan'—commanda le *Dorothea* et le *Trent* à l'expédition de Spitzbergen, 1818.

Buchanan; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de James Buchanan (1791-1868), quinzième président des Etats-Unis.

Buchanan; rivière, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur de M. James Buchanan, consul de Sa Majesté à New-York, dont les gentillesses à l'égard des officiers de l'expédition lui ont donné bien des titres à leur reconnaissance.'

Buchanan; rivière, rivière Backs, Mack. (Back, 1834).

Buckingham; île, baie Norvégienne, Frank.; en l'honneur du Palais de Buckingham, résidence du Roi à Londres. (Belcher, 1853).

Buckland; chaîne, montagnes Rocheuses, Yukon; 'en l'honneur du professeur [William] Buckland' (1784-1865)—géologue anglais et ministre protestant; nommé doyen de Westminster, 1845; baptisée par Franklin, 1826.

Buddington; montagne, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de S. O. Buddington, capitaine du *George Henry*, expédition de Hall, 1860-62.

Bullen; cap, île de Devon, Frank.; baptisé par Parry, 1819, 'en l'honneur du contre-amiral Joseph Bullen'. En 1794, le capt. Joseph Bullen se distingua pendant la prise de Bastia, en Corse; devint plus tard l'Amiral de la flotte Rouge.

Bullen; rivière, tributaire de la rivière Backs, Mack.; baptisée par Back, 1834, 'en l'honneur de mon ami très respecté le capitaine-surintendant Sir Charles Bullen (1769-1853) du chantier de Pembroke, sous le commandement duquel j'ai eu un jour le bonheur de servir'. En 1812, le capt. Chas Bullen commandait le *Volontaire* (38).

Bullock (de); montagne, île Bathurst, Frank.; en l'honneur de l'aspirant C. Bullock, du *Resolute*, expédition d'Austin, 1850-51.

Bülow (de); baie, golfe de Boothia, Kee.; en l'honneur de Henry William, baron de Bülow, conseiller privé de légation, qui, en 1831, comme plénipotentiaire de la Prusse, signa à Londres un traité concernant les limites de la Belgique; baptisée par John Ross, 1829.

Bunn; inlet, péninsule de Melville, Frank.; en l'honneur de Thos. Bunn, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson. (Rae, 1847).

Bunny; cap, île Somerset, Frank.; baptisé par Parry, 1819, probablement en l'honneur d'un ami.

Burgoyne; cap, île de Kent, Frank.; peut-être en l'honneur du lieut. Hugh Talbot Burgoyne; capitaine, 1861; perdu avec près de 500 personnes à bord du *Captain*, 1870. Peut-être aussi en l'honneur du père de celui-ci, le maréchal Sir John Fox Burgoyne, remarquable officier de génie qui se distingua dans la guerre de la Péninsule.

Burgoyne (de); baie, détroit d'Hudson, Ung.

Burnett (de); baie, île de Devon, Frank.; en l'honneur de Sir William Burnett (1779-1861), chirurgien écossais; servit avec grande distinction au Nil et à Trafalgar; fut nommé médecin et inspecteur des hôpitaux de la flotte de la Méditerranée en 1810; devint, plus tard, médecin général de la Marine. (Parry, 1819).

Burnett; baie, île Banks, Frank. (M'Clure, 1851).

Burnett; pointe, île de Melville, Frank.

Burnett, rivière, baie de Franklin, Mack. (Richardson, 1826).

Burney; cap, île Bylot, Frank.; en l'honneur du contre-amiral James Burney (1759-1821), géographe distingué, premier lieutenant du *Discovery*, 3ième voyage de Cook, 1776-80; baptisé par Ross, 1818.

Burnside; rivière, inlet Bathurst, golfe du Couronnement, Mack.; peut-être en l'honneur de Matthew Burnside, chirurgien, M. R.; baptisée par Franklin, 1821. En 1809, Robert Burnside, chirurgien du *Domingo* (ou *Blake*) fut blessé pendant la prise de Flushing.

Burrow; île, baie de Darnley, côte arctique, Mack.; l'ouvrage de Franklin, '2ième voyage', dit: 'baptisée par M. Kendall, en l'honneur du Révérend Dr Burrow, d'Epping', Angleterre.

Burwell; port, détroit d'Hudson, Ung.; en l'honneur de H. M. Burwell, E. C., Vancouver, C. A., observateur posté à cet endroit, 1885-86.

Bushnan; anse, île de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1820, 'en l'honneur de M. Bushnan'—John Bushnan, aspirant à bord de l'*Hecla*, 1819-20, et du *Fury*, 1821-23.

Bushnan; île, péninsule de Melville, Frank. (Parry, 1821).

Bute (de); île, île de Baffin, Frank.; baptisée par John Ross, 1818, 'pour rendre hommage au noble marquis', John, 2ième marquis de Bute (1793-1848).

Button (de); baie, embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson, Kee.; en l'honneur du capitaine (plus tard l'amiral Sir Thomas) Button, qui commanda une expédition à la recherche du passage du Nord-Ouest, 1612-13, pendant laquelle il explora, pour la première fois, les côtes de la Baie d'Hudson; m., 1634.

Button (de); îles, détroit d'Hudson, Ung.

Byam Martin; cap, île Bylot, Frank.; baptisé par John Ross, 1818, en l'honneur du vice-amiral Sir Thomas Byam Martin (1773-1854), inspecteur de la marine de Sa Majesté; en 1812, John Ross commanda le *Briseis* (10) dans la flotte de la Baltique, sous le commandement du contre-amiral Thos. Byam Martin.

Byam Martin; bras de mer, île de Melville, Frank. (Parry, 1819).

Byam Martin; île, détroit de Melville, Frank. (Parry, 1819).

Byam Martin; montagnes, île Bylot, Frank. (Ross, 1818).

Bylot; cap, île Southampton, Kee.; baptisé par Parry, 1821, 'comme étant probablement l'endroit le plus à l'ouest vu par ce navigateur en 1615'. Robert Bylot était capitaine du *Discovery* en 1615 et 1616; servit aussi avec Hudson à son dernier voyage, et avec Button et Gibbons—toujours à bord du *Discovery*.

Bylot, île, baie de Baffin, Frank.

Byron; baie, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de George Noel Gordon, lord Byron (1788-1824), célèbre poète anglais.

C

Cache; île, côte arctique, Kee.; baptisée par Rae, 1856, à cause d'une 'cache' d'Esquimaux qu'il y avait dessus.

Cadogan; inlet, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de George, 4ième comte Cadogan (1783-1866); entra dans la marine, 1796; devint capitaine de vaisseau, 1807; contre-amiral de la flotte Bleue, 1841; amiral de la Rouge, 1863; A. D. C. naval de la Reine, 1837; baptisé par Inglefield, 1853.

Caledon; cap, île de Devon, Frank.; en l'honneur d'Alex. du Pré, 2ème comte de Caledon (1777-1839), Gouverneur du Cap de Bonne-Espérance, 1807-11; épousa Catherine, 2ème fille de Philip Yorke (*q. v.*), 3ème comte de Hardwicke. (John Ross, 1818.)

Caledonia; cap, île de Melville, Frank.; nom donné par les écrivains romains à la partie nord de la Grande-Bretagne; maintenant employé comme nom poétique de l'Ecosse.

Callaghan; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, 'en l'honneur d'un ami'.

Calthorpe; îles, île de Baffin, Frank.; baptisées par Parry, 1823, en l'honneur de George (Gough-Calthorpe) 3ème baron Calthorpe (1787-1851).

Cam; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, 'en l'honneur d'un ami.'

Cambrian (Gallois); lac, rivière Kaniapiskau, Ung.; à cause des rochers gallois remarqués sur les bords du lac.

Cambridge (de); baie, île Victoria, Frank.; en l'honneur de S. A. R. Adolphus Frederick, 6ième duc de Cambridge (1774-1850), 7ième fils de George III. (Simpson, 1839).

Cambridge; cap, péninsule de Boothia, Frank.; baptisé par Ross, 1831.

Cameron; inlet, baie du Comité, Kee.; baptisé par Rae, 1847, 'en l'honneur d'un ami', probablement un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Cameron; lac, péninsule de Simpson, Kee. (Rae, 1854).

Campbell (de); baie, côte arctique, long. 104°, Mack.; en l'honneur de Sir Guy Campbell, major-général dans l'armée et colonel du 3ième Régiment des Indes Occidentales; créé baronnet, 1815; baptisée par Simpson, 1839.

Campbell; montagnes, Yukon; en l'honneur de Robert Campbell (1808-1894), facteur en chef, Compagnie de la Baie d'Hudson, découvreur des rivières Pelly, Lewes et du Yukon supérieur; baptisées par le Dr. G. M. Dawson.

Campbell; pic, nord-est de Dawson, Yukon; baptisé par Ogilvie, 1896.

Camperdown; caps, île Elesmere, Frank.; baptisés par Inglefield, 1852, en l'honneur de Robert Dundas (Duncan), 1er comte de Camperdown (1785-1859).

Camsell; rivière, Grand Lac des Ours, Mack.; baptisée par J. M. Bell, 1899, en l'honneur de feu J. S. Camsell, facteur en chef de la Compagnie de la Baie d'Hudson, en charge du fort Simpson en 1888. Aussi, en l'honneur de son fils, Chas. Camsell, du Service d'Arpentage Géologique.

Canada; pointe, île de Bylot, Frank.; 'en l'honneur du premier navire du service de la marine canadienne'. (Bernier).

Canning; cap, île du Prince Patrice, Frank.; peut-être en l'honneur de Chas John Canning, comte Canning (1812-1862), homme d'Etat anglais, maître-général des Postes, 1853-55; gouverneur-général de l'Inde, 1855-62. Probablement aussi en l'honneur de Stratford Canning, vicomte Stratford de Redcliffe, (1786-1880), diplomate anglais; fut ambassadeur à Constantinople, 1841-58.

Cannon (du Canon); inlet, détroit d'Hudson, Frank.; baptisé par R. Bell, en souvenir d'un canon qu'il trouva en 1877, dans cette anse, partiellement enterré sous le gravier.

Cannon-shot; bief, rivière Mackenzie, Mack.; 'les bords, du côté est de la rivière Trading, consistent en collines de marbre schisteux jaune clair, presqu'uniformes entre elles et ressemblant fortement à des piles de boulets de canons.'

Canrobert; collines, île de Melville, Frank.; en l'honneur du maréchal François Certain Canrobert (1809-95), maréchal de France; commanda l'armée française à la guerre de Crimée, 1854-55.

Capel; cap, île de Bathurst, Frank.; baptisé par Parry, 1820, en l'honneur de l'amiral Sir Thomas Balden Capel (1776-1853); en 1813, Parry était lieutenant à bord du *La Hogue,* commandé par le capt. Capel.

Carcajou (du) ; rocher, rivière Mackenzie, Mack. ; à cause d'une roche travaillée par le temps qui se trouve en vedette sur le flanc de la colline et à laquelle on a attribué une ressemblance avec l'animal de ce nom (loup-cervier).

Cardigan; détroit, îles Kent et Devon, Frank.; en l'honneur du col. James Thomas Brudenell, 7ième comte de Cardigan (1797-1868) ; major-général, 1854; dirigea la fameuse bataille de la Brigade légère à Balaklava. (Belcher, 1853).

Cardwell; cap, île de Banks, Frank.; en l'honneur d'Edward Cardwell, vicomte Cardwell (1813-86), homme d'Etat anglais; fut président du Bureau du Commerce, 1852-55; secrétaire de la Guerre, 1868-74. (M'Clure, 1852).

Carey; lac, rivière Dubawnt, Mack.; baptisé par J. B. Tyrrell, en l'honneur de son beau-père, le rév. Dr Carey, de St-Jean, N.B.

Cargenholm; cap, île de Baffin, Frank.; baptisé par Ross, 1818, probablement en souvenir du château de Cargenholm, Kirkcudbrightshire, Ecosse.

Carl XIV Johan (de Charles XIV) ; cap, péninsule de Boothia, Frank.; en l'honneur de Charles XIV, roi de Norvège et de Suède (originairement, Jean-Baptiste Jules Bernadotte) ; baptisé par John Ross, 1830.

Carl Ritter; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Carl Ritter (1779-1859), célébre géographe allemand.

Carter; baie, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, 'en l'honneur d'un ami'.

Carmack; anse, rivière Klondike, Yukon; en l'honneur de Carmack, qui découvrit de l'or dans le creek de Bonanza.

Cary; île, baie James, Ung.; baptisée par James, 1631, 'en mémoire de l'honorable Thomas Carie, gentilhomme de la Chambre du Roi.

Cary's Swan Nest (Nid de Cygne de Cary) ; cap, île de Coats, Kee.; baptisé par Button, 1612. Miller Christy dit: 'Peut-être qu'un nid de cygne a été découvert à cet endroit par un de ses hommes d'équipage du nom de Cary—ou bien le lieu aura été nommé en l'honneur du comte de Monmouth d'alors (dont le nom de famille était Carey)—ou bien il peut avoir été baptisé en l'honneur de M. Allwin Carey, qui aurait été un des compagnons de Button ou aurait été désigné pour diriger l'équipement du navire en vue du premier voyage—ou Button peut avoir baptisé l'endroit en l'honneur de Sir Henry Carie, "Maître de notre bijouterie", qui fut un des pétitionnaires de la charte de la Compagnie pour la Découverte du Passage du Nord-Ouest.' Peut-être aussi est-ce en l'honneur de Alwin Carye, subrécargue dans les voyages de Baffin, 1615 et 1616.

Castlereagh; cap, île de Bylot, Frank.; en l'honneur de Robert (Stewart) 2ième marquis de Londonderry (1769-1822), nommé vicomte Castlereagh, 1796-1821; député, de 1794 à 1800 et de 1812 à 1821; secrétaire en chef pour l'Irlande, 1798-1801; président du Bureau de l'Inde, 1802-1806; secrétaire de la Guerre, 1805-06 et 1807-09; secrétaire des affaires étrangères, 1812-22. (John Ross, 1818).

Cassiar; chaîne de montagnes, C. A. et Yukon; corruption du nom sauvage Kaska, qui s'applique collectivement à deux tribus établies dans la contrée située à l'est de la rivière Stikine.

Castor et Pollux; rivière, océan arctique, Kee.; en souvenir des deux vaisseaux montés par Dease et Simpson en 1839—'ils étaient si parfaitement semblables et si admirables qu'on les honora des noms classiques des jumeaux, Castor et Pollux'. (Simpson).

Catherine; pointe, île de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1820, probablement en l'honneur de Catherine Edwards, fille du rév. R. Hankinson, recteur de Walpole, Lynn, veuve de Samuel Hoare, Jun., de Hampstead, et seconde femme de Parry.

Cator (de); havre, île de Bathurst; en l'honneur du lieutenant John Bertie Cator, de l'*Intrepid*, expédition d'Austin, 1850-51.

Cedar (des Cèdres); lac, rivière Saskatchewan, Kee.; à cause des petits bois de cèdres échelonnés sur ses bords.

Chads; pointe, île de Melville, Frank.; en l'honneur du capt. Henry Chads, (1819-1906) commandant du *Portland*, S. S. M., sur la côte du Pacifique, 1850-53; amiral, 1877; chevalier commandeur de l'Ordre du Bain, 1887; baptisée par Vesey Hamilton, en l'honneur de son ancien commandant de l'*Excellent*.

Challenger (du); montagnes, île Ellesmere, Frank.; baptisées par Nares en souvenir du *Challenger*, S. S. M., de l'expédition scientifique anglaise pour explorer la mer, 1872-76. Nares commanda le *Challenger* jusqu'à ce qu'il fut chargé du commandement de l'expédition arctique de 1875-76.

Chamberlain; île, détroit d'Hudson, Frank.; en l'honneur de Joseph Chamberlain, le fameux homme d'Etat anglais.

Chamberlin; rivière, rivière Dubawnt, Mack.; en l'honneur du professeur T. C. Chamberlin, de l'Université de Chicago; en 1889, il était en charge de la division des régions glacées, dans le Service Géologique des Etats-Unis.

Chandler; baie, île Ellesmere, Frank.; probablement en l'honneur de Zachariah Chandler (1813-79) politicien américain; fut Secrétaire de l'Intérieur, 1875-77. (Greely).

Chantry; île, côte arctique, Mack.; en l'honneur de Sir Francis Legatt Chantry (1781-1842), sculpteur. (Richardson).

Chantry; montagne, côte arctique, Kee.; baptisée par Back, 1834.

Chapel; cap, île de Baffin, Frank.; baptisé par Hall, 1862, en l'honneur du Capt. Edward A. Chapel, du baleinier *Monticello*.

Chapel; inlet, baie d'Hudson, Kee. (Hall, 1864).

Chapell; inlet, île de Baffin, Frank.; baptisé par Hall, 1860, en l'honneur de Richard H. Chapell, de New London, Conn.

Chapman; cap, golfe de Boothia, Kee.; baptisé par Rae en l'honneur de A. Chapman, M. P., directeur de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Chapman; île, golfe du Couronnement, Mack. (Simpson).

Charles (de); île, détroit d'Hudson, Ung.; en 1610, Hudson, par inadvertance, la prit pour une partie de la terre ferme et la baptisa Mont Charles, probablement en l'honneur du Prince Charles, fils de Jacques Ier, plus tard le roi Charles Ier.

Charles; pointe, inlet Sullivan, île de Bathurst, Frank.; baptisée par Richards, 1853, en l'honneur de Sir Charles Sullivan, baronnet, amiral de la flotte Bleue, 1862.

Charles Dickens; pointe. (*Voir* Dickens point).

Charles Yorke; cap. (*Voir* Yorke cape).

Charlton; île, baie James, Ung.; en l'honneur du Prince Charles (plus tard, Charles II); baptisée par James le jour de l'anniversaire de naissance du prince, le 29 mai 1632.

Chase, île, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de Salmon Portland Chase (1808-73), homme d'Etat et juriste américain. (Hall).

Cheere; île, golfe du Couronnement. Mack.; baptisée par Franklin, 1821, peut-être en l'honneur du commandant John Cheere, M. R.

Cheops; montagne, île Ellesmere, Frank.; à cause de sa ressemblance avec la fameuse pyramide, plus correctement appelée Khufu, du nom de son constructeur, vers 2800-2700 avant J.-C.

Chesterfield; inlet, baie d'Hudson, Ké.; baptisé vers 1749, en l'honneur de Philip Dormer (Stanhope), 5ième Comte de Chesterfield (1694-1773); ambassadeur à La Haye, 1728-32 et en 1745; lord-lieutenant d'Irlande, 1745-46; secrétaire d'Etat, 1746-48; bien connu comme auteur des 'Lettres de Chesterfield' et d'autres ouvrages; se distingua par sa vivacité d'esprit et sa spiritualité.

Cheyne; île, au large de l'île Bathurst, Frank.; en l'honneur de J. P. Cheyne, aspirant à bord de l'*Enterprise*, expédition de James C. Ross, 1848-49, et à bord du *Resolute*, expédition d'Austin, 1850-51; lieutenant à bord de l'*Assistance*, expédition de Belcher, 1852-54.

Cheyne; pointe, île de Griffith, Frank.

Chidley; cap, détroit d'Hudson, Ung.; baptisé par Davis, 1587, en l'honneur 'du Très Hon. John Chidley of Chicley, du comté de Devon, écuyer qui fut apparemment le promoteur d'une expédition qui partit en 1589 pour la fameuse province de Kranco sur la côte du Chili, et passa par le détroit de Magellan'.

Chimo; fort, rivière Koksoak, Ung.; mot esquimau pour saluer, qui signifie 'êtes-vous sympathique?'

Christian Frederick; cap, péninsule de Boothia, Frank.; probablement en l'honneur du prince héritier du Danemark (1786-1848) plus tard Christian VIII; roi du Danemark, 1839-48; était le fils aîné de Frédérick et le beau-frère de Christian VII; baptisé par John Ross, vers 1833.

Christians Monument (Monument de Christian); montagne, péninsule de Boothia, Frank.; à cause de sa forme qui ressemble à une tombe. (John Ross, 1829).

Christie; baie, Grand Lac des Esclaves, Mack.; baptisée par Back, 1833, 'en l'honneur de M. Christie, chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, dont les services courtois et empressés ne peuvent être rappelés qu'avec plaisir'; probablement la même origine que le lac Christie, (*q. v.*)

Christie, île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; en l'honneur d'un Officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Christie; lac, isthme de Rae, Kee.; baptisé par Rae, 1847, en l'honneur d'Alexander Christie, alors gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour la colonie de la Rivière Rouge.

Christie; montagne et défilé, Mack. et Yukon; en l'honneur de J. M. Christie, prospecteur.

Church; montagne, île Ellesmere, Frank.; baptisée par Hayes, en l'honneur de Frederick Edwin Church (1826-1900), paysagiste américain.

Churchill; cap, fort et rivière, Ké.; en l'honneur de John Churchill, 1er duc de Marlborough (1650-1722), gouverneur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, 1685-91; célèbre général et homme d'Etat anglais; capitaine général de toutes les forces anglaises, 1702; gagna les batailles de Blenheim, 1704, de Ramillies, 1706, d'Audenarde, 1708 et de Malplaquet, 1709.

La rivière a été connue sous plusieurs noms;—'Anglaise', à cause des traiteurs de pelleterie qui la montaient pour trafiquer avec les sauvages; 'du Castor' à cause des nombreux castors qu'on y remarquait autrefois et 'Missinipi', grande eau, le nom sauvage.

Cincinnati Press; bras de mer, île de Baffin, Frank.; baptisé par Hall, 1862, en l'honneur de la Presse Associée de Cincinnati, Ohio.

Clapperton; île, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur de l'indomptable explorateur [Hugh Clapperton, 1788-1827] de l'Afrique Centrale'.

Clara; cap, île Somerset, Frank.; baptisé par John Ross, 1829, en l'honneur d'un membre d'une famille 'dont les bontés nous ont été d'un grand service tandis que nous faisions l'équipement'—probablement Clara Fearnall (*q. v.*)

Clarence; cap, île Somerset, Frank.; baptisé par Parry, 1819, en l'honneur de S. A. R. le prince William Henry (1765-1837), duc de Clarence, 3ième fils de Georges III; amiral de la flotte, 1811; haut lord de l'Amirauté, 1829-28; monta sur le trône sous le nom de Guillaume IV, 1830.

Clarence; groupe, péninsule de Boothia, Frank. (Ross, 1830).

Clarence; fond de baie, île Ellesmere, Frank. (John Ross, 1818)

Clarence; rivière, côte arctique, Yukon. (Franklin, 1826).

Clark; montagne, rivière Mackenzie, Mack.; en l'honneur d'un facteur en chef de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui en fit l'ascension et alla prendre son déjeuner sur le sommet, y laissant un flacon de cognac pour les aventuriers à venir.

Clarke; île, groupe de Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; en l'honneur d'un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Clausen; pointe, île Victoria, Frank.; baptisée par Hansen, 1905, en l'honneur du lieut. V. C. Clausen, de la marine danoise.

Claxton; pointe, île Cornwallis, Frank.; baptisée par McDougall, 1853, probablement en l'honneur du commandant Christopher Claxton, M. R.

Clearwater; lac, sud-est de la Baie-d'Hudson, Ké.; nom descriptif.

Clement; territoire, île de Baffin, Frank.; baptisé par Hall, 1862, en l'honneur de W. H. Clément, de Cincinnati.

Clements Markham; inlet, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Sir Clements Robert Markham (*q. v.*) ; n. 1830; voyageur, géographe et historien anglais; fut aspirant à bord de l'*Assistance*, expédition d'Austin, 1850-51.

Clerk; île, côte arctique, Mack.; baptisée par Franklin, 1821, en l'honneur de Sir George Clerk (1787-1867), lord de l'Amirauté.

Cleverly; pointe, île de Melville, Frank.; en souvenir du traîneau du capitaine De Bray.—De Bray était lieutenant à bord du *Resolute*, expédition de Belcher, 1852-54.

Clifton; cap, île Banks, Frank. *Voir* Clifton point. (M'Clure, 1852).

Clifton; pointe, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826 'en l'honneur de Waller Clifton, ecr., secrétaire du Bureau de Ravitaillement.

Clinton-Colden; lac, nord-est du Grand Lac des Esclaves, Mack.; baptisé par Back, 'comme marque de respect pour la mémoire de ces personnages distingués', De Witt Clinton (1769-1828), et Cadwallader David Colden (1769-1834), avocats et hommes d'Etat américains.

Clouston; pointes, péninsule de Simpson, Ké.; baptisées par Rae en l'honneur de 'James et Robert Clouston, deux amis intimes'—officiers de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Clouston; baie, île Victoria, Frank. (Rae, 1851).

Clumber; pointe, île Victoria, Frank.; baptisée par M'Clure (ou Wynniatt), vers 1851-54; en considération de sa proximité avec le fond de la baie Workshop (*q. v.*), probablement à cause du parc Clumber, château du duc de Newcastle, N. Notts, à trois milles au sud-est de Worksop. Le duc de Newcastle fut secrétaire d'Etat pour les Colonies, 1852-54, pour la Guerre, 1854-55, et pour les Colonies, 1859-64.

Clut; lac, Mack.; en l'honneur de Sa Grandeur Monseigneur Clut, du diocèse catholique de la rivière Mackenzie. (Petitot).

Clyde; baie, île de Baffin, Frank.; baptisée par John Ross, 1818, en souvenir de la rivière Clyde, d'Ecosse.

Coats; île, baie d'Hudson, Ké.; en l'honneur du capt. W. Coats, au service de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui fit plusieurs voyages à la baie d'Hudson, entre 1727 et 1751.

Coburg; île, détroit Jones, Frank.; pour remplacer l'introuvable baie Coburg de John Ross, 1818, qu'il nomma en l'honneur du prince Léopold de Saxe-Coburg, Allemagne, époux de la princesse Charlotte (1796-1817), qui était la seule enfant de Georges IV.

Cockburn; baie, côte arctique, Ké.; baptisée par Back, 1834, 'pour rendre hommage au premier président du Comité Arctique, le vice-amiral Sir George Cockburn' (1772-1853), lord de l'Amirauté, 1834-35 et 1841-46. Parry dit qu'il nomma la partie nord de l'île de Baffin en l'honneur de Cockburn', dont l'intense intérêt personnel qu'il prit à tout ce qui concernait les découvertes dans les régions du nord n'était égale que par le zèle tout plein d'esprit public avec lequel il encouragea les entreprises de ce genre.'

Cockburn; cap, île de Bathurst, Frank. (Parry, 1819.)

Cockburn; cap, île Philipot, Frank.

Cockburn; îles, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821).

Cockburn; territoire, partie nord de l'île de Baffin, Frank.; (Parry, 1822).

Cockburn; pointe, détroit de Dolphin et Union, Mack. (Richardson, 1826).

Cocked Hat (du chapeau à cornes); île, île Ellesmere, Frank.; à cause de sa ressemblance avec un chapeau à cornes.

Colan; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Thomas Colan, chirurgien d'escadre à bord de l'*Alert,* S. S. M., expédition de Nares, 1875-76.

Colborne; cap, île Victoria, Frank.; baptisé par Simpson, 1839, 'en l'honneur de l'héroïque défenseur du Canada,' Sir John Colborne (1778-1863), général anglais; servit avec distinction dans la Péninsule et à Waterloo; lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, 1830-38; général, 1854; maréchal-de-camp, 1860.

Colby; mont, chaîne de Melville, côte arctique, Mack.; baptisé par Richardson, 1826, 'en l'honneur du colonel Colby, des Ingénieurs Royaux, un des membres du Bureau de Longitude' — le major-général Thomas Frederick Colby (1784-1852).

Colgate; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de James Colgate, membre du Club Arctique Peary. (Peary).

Collingwood; cap, île de Melville, Frank.; en souvenir du *Collingwood,* S. S. M., vaisseau amiral de Sir F. Seymour, station du Pacifique, 1844-48; baptisé par Richards, 1853.

Collins; cap, île de Dundas, Frank.; baptisé par Penny, 1851, 'en l'honneur de [Henry F. Collins] capitaine en second de l'*Erebus*', un des vaisseaux de la malheureuse expédition de Franklin, 1845-48.

Collinson; cap, île de Banks, Frank.; en l'honneur du capt. (plus tard l'amiral Sir Richard) Collinson (1811-83); commanda une expédition à la recherche de Franklin, 1850-54. (Nares, 1875).

Collinson; cap, île Ellesmere, Frank. (Nares, 1875).

Collinson; cap, île du Prince de Galles, Frank.

Collinson; cap et inlet, île Victoria, Frank.

Collinson; inlet, île du Roi Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859).

Colmer; cap, détroit d'Hudson, Frank.; baptisé par R. Bell, 1887, en l'honneur de J. G. Colmer, C. M. G., alors secrétaire du haut commissaire du Canada à Londres.

Colquhoun; cap, île Banks, Frank.; baptisé par M'Clure, 1851, en l'honneur du col. Colquhoun, A. R.

Colquhoun; cap, île de Melville, Frank.

Colquhoun; chaîne de montagnes, île du Prince de Galles, Frank.; baptisée par Kennedy, 1852, en l'honneur du col. Colquhoun, A. R., 'à qui je dois beaucoup pour ses instructions sur la manière d'employer les cylindres-destructeurs Copeland dans la glace.'

Columbia; cap, île Ellesmere, Frank.; nom poétique des Etats-Unis; nom donné par Nares, parce que ce cap est l'endroit le plus au nord de l'Amérique du Nord.

Colville; baie, baie du Comité, Kee.; baptisée par Rae, 1847, 'en l'honneur d'Andrew Colville, sous-gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson,' 1839-52; gouverneur, 1852-56.

Colville; cap, isthme de Franklin, Kee. (Rae).

Colville; collines, île Victoria, Frank. (Rae, 1851).

Colville; île, côte et lac arctiques, Mack. (Franklin).

Colville; montagnes, île Victoria, Frank. (Rae).

Combermere; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Inglefield, 1852, en l'honneur du lieut.-général Sir Stapleton Cotton (1773-1865), créé vicomte Combermere, 1827; servit avec distinction dans l'Inde et dans la Péninsule; major-général, 1805; maréchal, 1855.

Comfort (de l'Encouragement); cap, île Southampton, Kee.; baptisé par Bylot, 1615; 'ceci [la descente de la marée] nous donna grand espoir d'un passage par ici'.

Comfort (du bien-être); pointe, Mack.; baptisée par Dease et Simpson, qui, après un long jeûne au froid, trouvèrent à cet endroit de quoi faire un feu pour préparer le souper.

Committee (du Comité); baie, côte arctique, Frank, et Ké.; baptisée par Rae, 1847, en l'honneur du Comité de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Cone; île, détroit de Jones, Frank.; à cause de sa forme cônique.

Confidence (de la Confiance); fort, Mack.; nom donné par Dease et Simpson à leurs quartiers d'hiver, sur le Grand Lac des Ours, pour exprimer le sentiment avec lequel ils entreprirent leur exploration arctique.

Conger; monts, île Ellesmere, Frank.; baptisés par Greely, 1882, en l'honneur d'Edwin Hurd Conger, n. 1843, politicien et diplomate américain.

Coningham; baie, île du Prince de Galles, Frank.; baptisée par M'Clintock, 1859, en l'honneur de W. Coningham, M. P., un des souscripteurs du fonds de l'expédition. Un M. Coningham était le beau-frère de Fitzjames, commandant de l'*Erebus*, expédition de Franklin.

Connell; montagne, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Maurice Connell, expédition de Greely, 1881-84.

Connery; rivière, Kee.; baptisée par Schwatka, en l'honneur de Thomas B. Connery, New-York.

Conolly; baie, long. 105°, côte arctique, Mack.; baptisée par Simpson, 1839, en l'honneur de Conolly, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, beau-père de Sir James Douglas.

Contwoyto; lac, sud-ouest de l'inlet Bathurst, Mack.; nom sauvage désignant le lac du Rhum (Rum Lake); ainsi nommé par Franklin parce que M. Hearne, à cet endroit, avait donné de cette liqueur aux sauvages qui l'accompagnaient.

Conybeare; baie, île Ellesmere, Frank.; baptisée par Nares, 1875-76, en l'honneur du sous-lieutenant Crawford I. M. Conybeare, du *Discovery*.

Conybeare; mont, montagnes Rocheuses, Yukon; baptisé par Franklin, en l'honneur de William Daniel Conybeare (1787-1857) géologue et théologien anglais.

Cook; lac, rivière Hoarfrost, Mack.; baptisé par Back, 1883,—'Il me rappela des amis bien éloignés—un surtout que je connaissais depuis longtemps et que j'estimais bien; en souvenir de qui je donnais à la nappe d'eau que je voyais devant moi le nom de lac Cook.'

Cooper Key; monts, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de l'amiral Sir Astley Cooper Key (1821-88); entra dans la marine, 1833; lieutenant, 1842; vice-amiral, 1873; amiral, 1878; premier lord de l'Amirauté, 1879; baptisés par Nares, 1876.

Copeland; îles, pén. de Boothia, Frank.; baptisées par John Ross, 1829, probablement en l'honneur de Copeland Hutchison (*q. v.*).

Copenhagen (de); cap, île Victoria, Frank.; baptisé par Hansen, 1905, en souvenir de sa ville natale, Copenhague, Danemark.

Copper (du Cuivre); montagne, rivière Coppermine, Mack.; baptisée par Franklin, à cause du minerai de cuivre trouvé à cet endroit.

Coppermine (du Cuivre Rouge); rivière, Mack.; baptisée par Hearne, 1771, à cause du cuivre qu'on lui annonça avoir trouvé sur ses bords.

Corbett; inlet, baie d'Hudson, Ké.; baptisé par Ellis, 1746, en l'honneur de Thomas Corbett, officier—probablement secrétaire—de l'Amirauté.

Corcoran; pointe, pén. de Melville, Frank.; baptisée par Rae, 1847, 'en l'honneur d'un ami intime',—chef de trafic de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Cormorant (aux Cormorans); îles, lac Winnipegosis, Kee.; à cause du 'grand nombre de cormorans' qui, chaque année, y élèvent leurs petits.

Cornell Grinnell; baie, île de Baffin, Frank.; baptisée par Hall en l'honneur de Cornelius Grinnell, (*q. v.*)

Cornwall; île, Frank.; baptisée par Belcher, 1852, en l'honneur d'un des titres du prince de Galles, plus tard, le roi Edouard VII.

Cornwallis; île, Frank.; baptisée par Parry, 1819, en l'honneur de 'l'hon. amiral Sir William Cornwallis (1744-1819), mon premier ami et patron dans la marine'. En 1803, Parry embarqua à bord du *Ville de Paris*, vaisseau-amiral de la flotte de la Manche, commandée par l'hon. amiral W. Cornwallis.

Coronation (du Couronnement); golfe, côte arctique, Mack.; baptisé par Franklin, 1821,—'je lui ai donné le nom de golfe du Couronnement de Georges IV, en l'honneur de Sa Très Gracieuse Majesté, le premier mot de la désignation ayant été choisi pour marquer l'époque de la découverte de ce golfe.'

Corrigal; lac, pén. de Boothia, Kee.; baptisé par Rae en l'honneur de John Corrigal, timonier du bateau *North Pole*, expédition de Rae, 1846-47.

Cotter; île, groupe de Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; en l'honneur d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Couch; défilé, entre les îles Baillie Hamilton et Dundas, bras de mer Wellington, Frank.; en l'honneur de E. Couch, lieutenant de l'*Erebus*, S. S. M., dans l'expédition malheureuse de Franklin, 1845-48.

Coulman; cap, île Somerset, Frank.; baptisé par Jas. C. Ross, 1839, en l'honneur de son beau-père, 'Thomas Coulman, esq., de Whitgift Hall, Goole.'

Countess of Warwick (de la Comtesse de Warwick); détroit, île de Baffin, Frank.; baptisé par Frobisher, 1577, en l'honneur de 'la très honorable et vertueuse dame Anne, comtesse de Warwick'—3ième femme d'Am-

brose Dudley, 21ième comte de Warwick, et fille du 2ième comte de Bedford; décédée vers 1603-04.

Couper; îles, golfe du Couronnement, Mack.; baptisées par Franklin, 1821, 'en l'honneur d'un ami du' Dr Richardson.

Court; pointe, île Somerset, Frank.; en l'honneur de Stephen Court, commandant de l'*Investigator*, voyage de M'Clure, 1850-54.

Court; pointe, île Banks, Frank.

Coutts; cap, île de Baffin, Frank.; baptisé par Jno. Ross, 1818, en l'honneur de Thomas Coutts (1753-1827), fondateur de l'établissement de banque anglais Coutts & Cie.

Coutts; inlet, île de Baffin, Frank.

Coutts; île, pén. de Boothia, Frank. (M'Clintock).

Coutts Lindsay; île, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par Ross, vers 1832, probablement en l'honneur de Sir Coutts Lindsay, n. 1824, 2me baronnet, qui succéda à son grand-père, 1837. Peut-être aussi en l'honneur du père du précédent, le lieut.-général James Lindsay (1793-1855), qui épousa Anne, fille aînée de Sir Coutts Trotter, 1er baronnet. Bien que ceci ne soit pas mentionné, il peut aussi avoir pris le nom de famille de sa femme.

Cowan; lac, sud du Kee.; baptisé par D. B. Dowling, en l'honneur d'un colon résidant sur le bord du lac.

Cowie; montagne, île du Prince de Galles, Frank.; baptisée par Kennedy, 1852, en l'honneur de Robert Cowie, chirurgien sur le *Prince Albert*, 1851-53.

Cowie; pointe, péninsule de Melville, Frank.; baptisée par Rae en l'honneur 'd'un vieil ami', probablement officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Cowper; pointe, île du Prince de Galles, Frank.; baptisée par Ommanney, 1851, en l'honneur de l'hon. William Francis Cowper, M. P., lord de l'Amirauté, 1846-52 et 1852-55.

Cowper; pointe, île Victoria, Frank.; découverte par Wynniatt, 1851.

Coxe; îles, pén. de Melville, Frank.; baptisées par Lyon, 1822, probablement en l'honneur d'un ami.

Cracroft; baie, baie de Franklin, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, en l'honneur de Thomas Robert Cracroft, qui épousa Isabella, soeur de Franklin.

Cracroft; rivière, tributaire de la rivière Burnside, Mack. (Franklin, 1821).

Cracroft; cap, île de Baffin, Frank.; baptisé par Hall, en l'honneur de Mlle Sophia Cracroft, fille de Thos. Cracroft et, par conséquent, nièce de Sir John Franklin; elle était la compagne dévouée de Lady Jane Franklin.

Cracroft; cap, île de Devon, Frank. (Belcher).

Cracroft; cap, île Ellesmere, Frank.

Cracroft; détroit, île de Bathurst, Frank.

Crauford; cap, île de Baffin, Frank.; baptisé par Parry, 1820, 'en l'honneur de mon très estimé ami, M. William Petrie Crauford.'

Crawford; île, pén. de Melville, Frank.; baptisée par Parry, en l'honneur de George Crawford, lieutenant du Gröenland à bord de l'*Hecla*, 1ère expédition de Parry, 1819-20, et à bord du *Fury*, 2ème expédition de Parry, 1821-23.

Crawford; pointe, île de l'Hiver, pén. de Melville, Frank. (Parry, 1821).

Cree (des Cris); *Voir* Ennemi, lac de l'.

Crescent; île, île de Devon, Frank.; ainsi nommée à cause de son contour en croissant.

Creswell; baie, île Somerset, Frank.; baptisée par Parry, 1825, 'en l'honneur de mon ami très estimé, Francis Creswell.'

Cresswell; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Nares, 1876.

Croker; île, Frank.; baptisée par Peary, en l'honneur de George Croker, membre du Club Arctique Peary.

Croker; baie, île de Devon, Frank.; en l'honneur de John Wilson Croker (1780-1853), secrétaire de l'Amirauté, 1809-30; baptisée par Parry, 1819, lorsqu'il trouva que les 'monts Croker' de Ross n'existaient pas.

Croker; cap, golfe du Couronnement Mack. (Franklin,1821).

Croker; rivière, côte arctique, Mack. (Richardson, 1826).

Crooked (Croche); lac, Ung.; traduction du nom sauvage: '*Washkagame.*'

Crooks; inlet, détroit d'Hudson, Frank.; baptisé par R. Bell, en l'honneur de Ramsay Crooks, président de l'American Fur Co., et associé de J. J. Astor, fondateur de l'Astoria, sur la rivière de la Colombie.

Cross (de Travers); lac, rivière Saskatchewan, Ké.; ainsi nommé parce qu'il est placé comme en travers de la rivière qui va du lac des Cèdres au lac Winnipeg.

Crowe; île, île de Baffin, Frank.; baptisée par Foxe, en l'honneur de Sir Sackville Crowe, trésorier de la Marine; nom devenu désuet.

Crown Prince Gustav (du Prince Héritier Gustave); mer, Frank.; en l'honneur du prince héritier de Suède.

Crown Prince Olav (du Prince Héritier Olav); cap, île Victoria, Frank.; baptisé par Amundsen, 1905, en l'honneur du prince héritier de Norvège, n. 1903.

Crozier; baie, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur du capt. Francis R. M. Crozier, aspirant de marine à bord du *Fury* (Parry, 1821-23), et à bord de l'*Hecla* (Parry, 1824-25); capitaine du *Terror*, dans l'expédition de Franklin, et commandant d'une expédition après la mort de Franklin, en 1847.

Crozier; cap, île de Banks, Frank. (M'Clure).

Crozier; cap, île de Dundas, Frank. (Penny, 1851).

Crozier; cap, île du Roi Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859).

Crozier; cap, pén. de Melville, Frank. (Rae).

Crozier; bras de mer, îles du Prince Patrice et Eglinton, Frank.

Crozier; île, île Ellesmere, Frank.

Crozier; île, bras de mer Queen, Frank. (Penny).

Crozier; rivière, pén. de Melville, Frank. (Rae).

Crozier; détroit, île de Bathurst, Frank.

Culgruff; creek, pén. de Melville, Frank.; baptisé par Perry, 1821, à la demande de James Ross, en l'honneur d'un ami.

Culgruff; pointe, île du Roi Guillaume, Frank.; baptisée par Jas. Ross, 1830.

Cumberland; cap, pén. de Boothia, Frank.; baptisé par Ross en l'honneur d'Ernest Augustus, 5ème duc de Cumberland (1771-1851), 3ème fils de Georges III; général, 1803; maréchal, 1813; roi de Hanovre, 1837.

Cumberland; golfe, île de Baffin, Frank.; baptisé par Davis, 1587, en l'honneur de George (Clifford), 3ème comte de Cumberland (1558-1605), fameux mathématicien et navigateur; amiral, 1598.

Cunningham; inlet, île Somerset, Frank.; baptisé par Parry, 1819, 'en l'honneur du capt. Charles Cunningham (1755-1834) de la marine royale, commissaire résidant à Deptford et Woolwich, qui, par sa bonté et ses attentions, nous a fait contracter une dette de reconnaissance pendant l'équipement des vaisseaux en vue de cette expédition'—plus tard, le contre-amiral Sir Charles Cunningham. En 1799, le capt. Chas. Cunningham, sur le *Clyde* (38) s'empara du *Vestale* (36).

Cunningham; monts, île de Devon, Frank.; baptisés par John Ross, 'par amité pour quelques amis de ce nom'. Probablement en l'honneur du capt. Chas. Cunningham (*Voir* ci-dessus).

Cupola (Coupole); mont, chaîne Richardson, montagnes Rocheuses, Yukon; nom descriptif.

Curtis; lac, pén. de Boothia, Frank.; baptisé par Ross, probablement en l'honneur de l'amiral Sir Roger Curtis. En 1798 'un renfort de huit vaisseaux commandés par le contre-amiral Sir Roger Curtis' rejoignit la flotte au large de Cadix.

Cutlar Fergusson; île, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par John Ross en l'honneur du Très Hon. Cutler Fergusson, M.P.

Cuvier; île, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par John Ross, en l'honneur du baron George Léopold Chrétien Frédéric Dagobert Cuvier (1769-1832), célèbre naturaliste français.

Cyclops; cap, île de Melville, Frank.; en souvenir du *Cyclops*, frégate à vapeur en service sur la côte d'Afrique, 1848-51 (Belcher).

Cyrus Field; baie, île de Baffin, Frank.; baptisée par Hall en l'honneur de Cyrus West Field (1819-92), fondateur de la Compagnie des Câbles Transatlantiques.

D

D'Abbadie; rivière, Yukon; en l'honneur de M. Antoine d'Abbadie, membre de l'Institut, explorateur français; baptisée par Schwatka.

Dahadinni; rivière, tributaire de la rivière Mackenzie, Mack.; du nom sauvage '*dawhoot-dinneh*'.

Dalgetty; cap, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de F. T. Dalgetty, un des souscripteurs au fonds de l'expédition. (M'Clintock, 1859.)

Dalhousie; cap, côte arctique, Mack.; baptisé par Richardson, 1826, 'en l'honneur de Son Excellence le Gouverneur-en-Chef des Canadas'—George (Ramsay), 9ème comte de Dalhousie (1770-1838); général, 1830; lieut.-gouverneur de la Nouvelle Ecosse, 1816; gouverneur-général du Canada, 1820-28; commandant en chef aux Indes, 1829-32.

Dalrymple; île, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par John Ross 'à cause de sa ressemblance avec le timbre héraldique de cette famille'—le timbre de la famille Dalrymple (maintenant Dalrymple-Hay) est un rocher, ppr., avec, au-dessus, la devise: *Ferme.*

Dalrymple-Hay; cap, pén. de Boothia, Frank.; baptisé par Ross, 1829, probablement en l'honneur de Sir John Dalrymple-Hay, 1er baronnet (1796-1812).

Dalton; bureau de poste, chaîne de montagnes et chemin, Yukon; en l'honneur de J. Dalton, qui défricha et améliora le vieux chemin des sauvages et en fit une excellente route pour les chevaux de bât, de la côte à l'intérieur.

Daly; baie, Roes Welcome, baie d'Hudson, Kee.; en l'honneur de l'hon. Charles P. Daly, autrefois président de la Société Américaine de Géographie, New-York. (Schwatka).

Daly; cap, île de Baffin, Frank. (Hall, 1861).

Daly; promontoire, île Ellesmere, Frank. (Nares, 1875).

Daly; rivière, Yukon. (Schwatka).

Daly; lac, rivière Dubawnt, Mack.; baptisé par J. B. Tyrrell, en l'honneur de l'hon. T. Mayne Daly (1852-1911), ministre de l'Intérieur, 1892-96.

Dames; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, 'en l'honneur d'un ami'.

Danby; île, baie James, Ung.; en l'honneur de Henry Danvers, 1er comte de Danby (1576-1644); lieutenant-général de cavalerie, 1599; créé comte de Danby, 1625; baptisée par James, 1631.

Daniell; cap, île de Devon, Frank.; baptisé par le Dr. R. M. Macormick, 1852, 'en l'honneur d'un ami mentionné dans les annales des découvertes africaines, (non indiqué dans l'île de Devon, sur la carte, et apparemment donné à un cap de l'île Bathurst,—changement probablement fait par l'Amirauté).

Daniell; pointe, île de Bathurst, Frank. (*Voir* ci-dessus).

Danish (Danois); détroit, entre l'île du Roi Christian et l'île Ellef Ringnes, Frank.; baptisé par Sverdrup, 1901; quelques-uns des officiers de Sverdrup étaient des Danois.

Darcie; île, baie d'Hudson, Ung.; baptisée par Davis, 'en l'honneur de Thomas D'Arcy, 3ème baron D'Arcy de Cliche (suc. 1580), fut créé comte Rivers en 1626, et mourut en 1639.'

Darnley; baie, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur du comte de Darnley'—John (Blight), 4ème comte de Darnley (1767-1831).

Dauntless; montagne, pén. de Grinnell, île de Devon, Frank.; baptisée par Belcher, 1853, en souvenir d'un de ses traîneaux.

Davidson; pointe, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de Tyler Davidson, Cincinnati. (Hall, 1861).

Davidson; pointe, île de Devon, Frank.; baptisée par Penny, 1851, en l'honneur 'd'un gentilhomme bien connu d'Aberdeen,' Ecosse.

Davidson; pointe, groupe de la Société Royale de Géographie, Frank.; en l'honneur du prof. George Davidson, président de la Société de Géographie du Pacifique; baptisée par Amundsen, 1905.

Davicau; île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; en l'honneur d'un officier de la Cie de la Baie d'Hudson.

Davis; détroit, île de Baffin et Groënland; en l'honneur de John Davis, fameux navigateur arctique; fit des voyages au détroit de Davis et à la baie de Baffin en 1585, 1586 et 1587.

Davy; île, détroit de Barrow, Frank.; en l'honneur de Sir Humphrey Davy (1778-1829), philosophe; célèbre chimiste anglais; inventa la lampe de sûreté, 1815; créé baronnet, 1818; président de la Société Royale, 1820-29. (Parry, 1819.)

Davy; montagne, chaîne Melville, côte arctique, Mack. (Richardson).

Dawson; ville, Yukon; en l'honneur de feu George M. Dawson, C. M. G., LL.D., directeur du Service d'Arpentage géologique, et explorateur de la Stikine, de la Dease, de la Pelly, de la Lewes et d'autres rivières du Yukon.

Dawson; pics, près du lac Teslin, Yukon.

Dawson; chaîne de montagnes, près du confluent des rivières Lewes et Pelly, Yukon.

Deadman (des morts); île, Grand Lac de l'Esclave, Mack.; en souvenir d'un massacre commis par un parti de guerre des sauvages de la rivière Castor, qui surprirent un groupe de sauvages Dog-rib campé à cet endroit et le détruisirent en totalité.

Dealey; île, île de Melville, Frank.; baptisée par Parry, 1819, en l'honneur de William J. Dealey, aspirant de marine à bord de l'*Hecla*. ('Dealy', sur la carte).

Dean; pointe, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de William Dean, charpentier à bord de l'*Investigator*, 1848-49; à bord de l'*Assistance*, 1850-51 et à bord du *Resolute*, 1852-54.

Deans Dundas; baie, île Victoria, Frank.; en l'honneur de Sir James Deans Dundas (1785-1862), autrefois lord commissaire de l'Amirauté. (*Voir* aussi Dundas).

Deas; cap, île Southampton, Kee.; baptisé par Parry, 1821, 'en l'honneur de M. [John] Deas Thompson, un des commissaires de la Marine de Sa Majesté'.

Deas Thompson; pointe, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur de John Deas Thompson, Ecr., commissaire de la Marine de Sa Majesté.'

Dease; baie et rivière, Grand Lac des Ours, Mack.; en l'honneur de Peter Warren Dease, facteur en chef, Compagnie de la Baie-d'Hudson; accompagna l'expédition de Franklin, 1825-27; officier senior de l'expédition de Dease et Simpson, 1837-39; baptisées par Franklin.

Dease; péninsule, côte arctique, Kee. (Rae).

Dease; pointe, pén. de Kent, Mack.

Dease; détroit, sud de l'île Victoria, Frank.

Death (de la Mort); rivière, tributaire de la Kaniapiskau, Ung.; traduction du nom sauvage '*tipa*'.

De Bray; cap, île de Melville, Frank.; en l'honneur d'Emile De Bray, de la marine française, qui était attaché à l'expédition de Belcher, 1852-54.

Decision (de la); pointe, île Cornwallis, Frank.; baptisée par Penny, 1851, pour commémorer sa décision de faire envoyer les provisions à cet endroit.

Deer (du Chevreuil); détroit, inlet Wager, Kee.; baptisé par Middleton, 1742, en souvenir du chevreuil que les sauvages tuèrent à cet endroit.

De Boucherville; *Voir* Boucherville.

De Haven; pointe, île Cornwallis, Frank.; baptisée par Penny, 1851, 'par amitié pour le commandant de l'expédition américaine qui vint si généreusement à la recherche de nos compatriotes perdus'—Lieut. Edwin J. de Haven, commanda l'expédition américaine de Grinnell au détroit de Wellington, 1850-57.

De la Bèche; baie, île de Bathurst, Frank.; en l'honneur de Sir Henry Thos. de la Bèche (1796-1855), remarquable géologue anglais.

De la Roquette; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Hayes en l'honneur de M. de la Roquette, vice-président de la Société de Géographie de Paris; auteur d'une biographie de Franklin.

De la Roquette; île, île Somerset, Frank. (M'Clintock, 1859).

Delay (du Retard); pointe, île Cornwallis, Frank.; baptisée par Penny, 1851, parce que la non-arrivée de quelques membres de son parti le retarda à cet endroit.

Delesse; lac, élargissement de la rivière Macfarlane, Mack.; en l'honneur de M. Delesse, officier de la Société de Géographie de Paris.

Delthore; pic, rivière au Gravier, montagnes Rocheuses, Mack.; nom montagnais, signifiant 'montagne jaunassée—nom descriptif.

Denmark (du Danemark); fiord, île Victoria, Frank.; en l'honneur du Danemark; baptisé par Amundsen, 1905, probablement parce que Hansen, son premier lieutenant, était un Danois.

Depot (du Dépôt); baie, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par M'Clintock, 1858, à cause d'un dépôt de provision qu'on fit à cet endroit.

Depot (du Dépôt); île, baie d'Hudson, Ké.; baptisée par Hall, qui avait un dépôt de provisions sur cette île.

Depot (du Dépôt) ; pointe, île Axel Heiberg, Frank. ; baptisée par Sverdrup, 1901 ; il cacha ses provisions à cet endroit.

Depot (du Dépôt) ; pointe, île Cornwallis, Frank. ; baptisée par Penny à cause d'un dépôt d'effets placé à cet endroit.

Derby ; cap, île de Devon, Frank. ; en l'honneur d'Edward Geoffrey Smith-Stanley, 23ième comte de Derby (1799-1869) ; premier ministre, 1852-1858-59 et 1866-68. (Belcher, 1853).

De Ros ; île, île de Devon, Frank. ; probablement en l'honneur de l'hon. Colonel Arthur John De Ros (1793-1826), aide-de-camp de S. A. R. le duc de York. (Ross, 1818).

Des Voeux ; île, île de Bathurst, Frank. ; en l'honneur de Charles F. Des Voeux, lieutenant à bord de l'*Erebus*, dans l'expédition malheureuse de Franklin. (M'Clintock).

Détention (de la) ; baie, océan arctique, Mack. ; ainsi nommée par Franklin parce qu'il y fut amené et retardé par les glaces .

Devereux ; pointe, île d'Hélène, groupe Berkeley, Frank. ; probablement en l'honneur de l'hon. Walter B. Devereux, commandant de la Marine Royale ; baptisée par Richardson, 1853.

Devon (de) ; île, Frank. ; baptisée par Parry, 1820, en l'honneur de Devon, le comté natal du lieut. Liddon, son commandant en second.

De Witt Clinton ; pointe, côte arctique, Mack. ; baptisée par Richardson, 1826, 'comme témoignage de notre appréciation de cette urbanité et de cet amour de la science qui ont porté Son Excellence le Gouverneur de l'Etat de New-York à montrer tant d'intérêt aux membres de l'expédition lors de leur passage dans son Etat.'—De Witt Clinton (1769-1828), avocat et homme d'Etat américain, lieutenant-gouverneur de New-York, 1811-13, et gouverneur, 1817-23 et 1825-28 ; fut le promoteur du canal Erié. (*Voir* Clinton Colden.)

Dexterity (du) ; havre, île de Baffin, Frank. ; en souvenir d'un baleinier.

Diamond (Diamant) ; île, détroit d'Hudson, Frank. ; baptisée par R. Bell, 1897—l'année du jubilé de la Reine Victoria.

Diana (de) ; baie et île, détroit d'Hudson, Ung. ; en souvenir du steamer de pêche au phoque, le *Diana*, chargé par le gouvernement canadien de transporter les membres de l'expédition de 1897 au détroit et à la baie d'Hudson.

Dickens ; pointe, île du Prince de Galles, Frank. ; baptisée par M'Clintock en l'honneur de Charles Dickens (1812-70), célèbre nouvelliste anglais.

Dickens ; pointe, île Victoria, Frank.

Dietrichsen ; pointe, île Victoria, Frank. ; baptisée par Amundsen, 1905, en l'honneur d'Oluf Dietrichsen, capitaine de l'armée norvégienne, accompagna Nansen dans sa traversée du Groënland, 1888.

Difficult (Difficile) ; montagne, île Ellesmere, Frank. ; baptisée par le lieutenant Lockwood, de l'expédition de Greely, à cause des difficultés qu'il eut à y parvenir et à l'escalader.

Digges ; cap et île, détroit d'Hudson, Ung. ; baptisés par Baffin en l'honneur de Sir Dudley Digges, (1583-1639), un des principaux promoteurs des premiers voyages d'exploration dans le Nord-Ouest. A cet endroit, Green et Jewitt, qui abandonnèrent Hudson, furent tués par les Esquimaux.

Dillon (de) ; montagne, île de Baffin, Frank. ; baptisée par Hall en l'honneur de J. D. Dillon, de Londres, Angl., un chaud partisan des explorations arctiques.

Disappointment (du Désappointement) ; baie, île Cornwallis, Frank. ; baptisée par Penny, 1851, 'à cause des circonstances qui nous forcèrent à y rester si longtemps'.

Disappointment (du Désappointement) ; cap, île de Devon, Frank.; baptisé par Belcher, 1853, parce que le cairn trouvé à cet endroit ne contenait aucun renseignement concernant l'expédition Franklin.

Disappointment (du Désappointement) ; montagne, île d'Hélène, Frank.; baptisée par Sherard Osborn, quand, après l'avoir escaladée pour avoir un aperçu de la route à suivre, il découvrit qu'il n'en pouvait pas obtenir .

Disappointment (du Désappointement) ; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham, 1853, parce qu'il y trouva le cairn de M'Clintock avec un mémoire 'disant qu'il avait visité ceci en venant du nord'. 'Je fus', dit Mecham, 'grandement ennuyé de me voir arrêté court dans cette partie intéressante de mon voyage' .

Discovery (du) ; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur du *Discovery*, S. S. M., expédition de Nares, 1875-76.

Discovery (du) ; havre, île Ellesmere, Frank.

Discovery (de la Découverte) ; montagne, île de Devon, Frank.; baptisée ainsi par Belcher, 1853, parce qu'il avait découvert sur la montagne 'ce qui parut être la structure d'un dôme pas très ancien et bien fait.'

Discovery; pointe, île du Prince Patrice; baptisée par Mecham en souvenir de son traîneau, le 'Discovery'.

Dismal (Lugubre) ; lac, nord-est du Grand Lac des Ours, Mack.; 'rien ne pouvait être plus lugubre que les bords déboisés et dénudés par le vent de ce lac, au milieu des landes, dans une tempête de bruine comme celle qui sévissait'. (J. M. Bell).

Disraeli; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de Benjamin Disraeli, comte de Beaconsfield (1804-81), homme d'Etat et nouvelliste anglais; chancelier de l'Echiquier, 1852, 1858-59 et 1866-68; premier ministre, 1868 et 1874-80; plénipotentiaire au Congrès de Berlin, 1878.

Disraeli; cap, île de Devon, Frank. (Belcher, 1853).

Ditchburn; île, pén. de Boothia, Frank.; baptisée par John Ross, 1829, en l'honneur de Ditchburn, paroisse du Northumberland, Angl.

Dixon; île, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de James Dixon, un des promoteurs de l'expédition de M'Clintock, 1857-59.

Dobbin; baie, île Ellesmere, Frank.; baptisée par Kane, en l'honneur de James C. Dobbin, qui, en 1855, était secrétaire de la Marine, Etats-Unis.

Dobbs; cap, inlet Wager, Kee.; baptisé par Middleton, 1742, 'en l'honneur de mon digne ami'—Arthur Dobbs (1689-1765) ; accompagna deux expéditions à la baie d'Hudson et fut un enthousiaste partisan du passage du Nord-Ouest.

Dobell; pointe, île Griffith, Frank.; baptisée par Bernier, 1907, en l'honneur de 'feu l'hon. Richard R. Dobell, en reconnaissance de son aide en faveur de cette expédition.

Doctor (du Docteur) ; île, détroit d'Hudson, Ung.; en l'honneur du Dr McDonald, chirurgien du *Diana*, expédition de la baie d'Hudson, 1897.

Doidge; baie, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur de James Doidge, sous-officier de l'*Alert* (Nares, 1875-76).

Dolphin and Union (Dolphin et Union) ; détroit, côte arctique, Mack.; baptisé par Richardson, 1826. 'Au détroit, qui séparait les deux rives, j'ai donné les noms de nos excellents petits bateaux, le *Dolphin* et le *Union*.'

Domett; pointe, île de Melville, Frank.; baptisée par Richards, 1853, probablement en l'honneur de l'amiral Sir Wm. Domett, qui était capitaine d'escadre à bord du *Royal George* , sous l'amiral Hood, à la bataille du 'Premier de juin', 1794. Peut-être par erreur à la place de 'Donnett' (*q. v.*).

Dominion; creek et village avec bureau de poste, Yukon; en l'honneur du Dominion du Canada.

Domville; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; en l'honneur de William T. Domville, chirurgien du *Resolute*, S. S. M., 1852-54.

Donnett; colline, île du Prince de Galles; en l'honneur de J. J. L. Donnett, médecin de l'*Assistance*, expédition d'Austin, 1850-51.

Donnett; havre, île de Melville, Frank.

Dorchester; baie, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de Sir Dudley Carleton, 1er vicomte Dorchester (1573-1632), diplomate et homme d'Etat distingué; fut ambassadeur à Venise, 1610-15, à la Haye, 1615-25, et en France, 1625, etc; secrétaire d'Etat, 1628, jusqu'à sa mort; baptisée par Foxe, 1631.

Dorchester; cap, île de Baffin, Frank. (Foxe, 1631).

Dorset; cap, île de Baffin, Frank.; en l'honneur d'Edward (Sackville), 7ème comte de Dorset (1590-1652), obtint le titre en 1624. (Foxe, 1631).

Douglas; baie, île du Roi Guillaume, Frank.; baptisée par Simpson, 1839, en l'honneur de James (plus tard Sir James) Douglas. Dans une lettre, en date de juillet 1833, Simpson dit que Douglas était commis senior à la factorerie de York et qu'il serait probablement traiteur en chef l'année suivante. Douglas s'éleva au poste de gouverneur des territoires de la Compagnie de la Baie-d'Hudson sur le Pacifique, et fut plus tard, gouverneur de l'île de Vancouver et de la Colombie Anglaise.

Douglas (de); havre, inlet Wager, Kee.; baptisé par Ellis, 1746, en l'honneur de James et de Henry Douglas, membres du Comité du Nord-Ouest de l'expédition.

Douglas; havre, détroit d'Hudson, Ung.; en l'honneur de feu le capt. Bloomfield Douglas, du Département de la Marine et des Pêcheries.

Douglas; île, côte arctique, Mack.; baptisée par Richardson, 1826, 'en l'honneur du commandant Douglas, de la Marine Royale, envers qui les officiers de l'expédition ont contracté une dette de reconnaissance pour l'aide et la bonté personnelle qu'il leur ont prodigués pendant leur passage au Canada'. Le com. Douglas servit probablement sur le lac Huron et à Penetanguishene.

Douro; chaîne de montagnes, île de Devon, Frank.; baptisée par Belcher, 1853, probablement en l'honneur de la Douro (correctement, Duero) rivière de l'Espagne et du nord du Portugal. En 1832, Belcher était employé 'sur la Douro pour protéger les intérêts britanniques pendant la guerre entre Doms Pedro et Miguel.'

Dragleybeck; inlet, île de Devon, Frank.; baptisé par Macormick, 1852, 'pour rappeler l'endroit de naissance de Sir John Barrow, et pour rendre hommage à son fils, John Barrow, de l'Amirauté.'

Drowned (des noyés); rapides, rivière Liard, Mack.; à cause de la noyade à cet endroit d'un commis de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, du nom de Brown et d'une batelée de voyageurs.

Dryden; pointe, côte arctique, Ké.; 'en l'honneur de Sir E. L. Dryden', 7ème baronnet, (1818-99); obtint son titre en 1837.

Dubawnt; lac, rivière Dubawnt, Mack.; corruption du nom sauvage '*tobotna*', qui signifie 'bord de l'eau'.

Dubawnt; rivière, Mack. et Ké.

Duchess of Kent; chaîne de montagnes, océan arctique, Ké.; baptisée par Back, 1834, 'en l'honneur de S. A. R. la duchesse de Kent'—Marie-Louise Victoria (1786-1861), soeur de Léopold 1er, roi des Belges, et 4ème fille du duc de Saxe-Coburg-Saalfield; en 1818, elle épousa Edward, duc de Kent (*q. v.*). (*Voir* aussi Kent.)

Duckett; anse, pén. de Melville, Frank.; baptisée par le capt. Lyon, 1821-23, probablement en l'honneur d'un ami.

Duke of Kent (du Duc de Kent); baie, pén. de Boothia, Frank.; en l'honneur de S. A. R. Edward, duc de Kent (1767-1820), 4ème fils de Georges III; major-général et lieutenant-général, Halifax, N.E., 1794-98; général, 1799; commandant en chef dans l'Amérique du Nord, 1799-1800; maréchal, 1805; laissa à sa mort une enfant, Alexandrine-Victoria, qui monta sur le trône sous le nom de reine Victoria; baptisée par John Ross, 1830.

Duc of York (du Duc de York); archipel, golfe du Couronnement, Mack. et Frank.; en l'honneur de S. A. R. Frederick, duc de Brunswick-Lunenberg (1763-1827), 2ème fils de Georges III; évêque d'Osnaburgh, 1764; duc d'York et d'Albany, 1784.

Duncan; pointe, océan arctique, Kee.; baptisée par Back, 1834, 'en l'honneur de l'hon. Capt. Duncan, avec qui mon ancien ami et compagnon, le regretté M. Hood, avait servi sur le vaisseau de Sa Majesté, le *Liffey*'.

Dundas; cap, île de Melville, Frank.; en l'honneur de Robert (Saunders-Dundas), 2me vicomte Melville (1771-1851); Lord du Sceau privé, 1811-51; premier lord de l'Amirauté, 1812-27 et 1828-30. (Parry, 1820).
Dundas; havre de, île de Devon, Frank.
Dundas; montagne de, isthme de Boothia, Frank. (Ross, 1820).
Dundas; péninsule, île de Melville, Frank. (Parry, 1820).

Dundas; île, bras de mer Wellington, Frank.; baptisée par Penny, 1851, 'en l'honneur de Deans Dundas, un des lords commissaires de l'Amirauté'—Sir James Whitley Deans Dundas (1785-1862); lord de l'Amirauté, 1841 et 1846-52.
Dundas; cap, île du Prince de Galles, Frank.

Dundee; enfoncement, île de Bathurst, Frank.; baptisé par Richards, 1853, probablement en souvenir de Dundee, ville d'Ecosse.

Dunne Fox (du Renard de Dunne); île, baie d'Hudson, Kee.; Foxe, 1631, dit: 'le maître d'équipage m'a dit qu'il avait baptisé cette île, île du Renard de Dunne, à cause de son propre nom et de la couleur du renard que j'aimais bien.' Le maître d'équipage, du nom de Dunne, avait, ce jour-là, amené un renard vivant à bord.

Dunsterville; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Inglefield, 1853, en l'honneur du commandant Edward Dunsterville, M. R. (1796-1873), hydographe.

Durham; élévations, île de Banks, Frank.; en l'honneur de John George Lambton, 1er comte de Durham (1792-1840), homme d'Etat et diplomate anglais; gouverneur-général du Canada, 1838; baptisées par M'Clure.

D'Urville; cap, île Ellesmere, Frank.; en l'honneur du contre-amiral Jules Sébastien César Dumont D'Urville (1790-1842), navigateur français; il fit le tour du globe dans deux expéditions—*Astrolabe*, 1826-29 et *Zelee*, 1837-40.

Dyer; baie, île du Prince Patrice, Frank.; baptisée par Mecham en l'honneur de John James Dyer, greffier en chef de l'Amirauté pendant les expéditions pour la recherche de Franklin.
Dyer; cap, île du Prince de Galles, Frank.
Dyer; anse, île de Griffiths, Frank.

Dyer; cap, île de Baffin, Frank.; probablement baptisé en l'honneur de Sir Edward Dyer, qui fut chancelier de l'Ordre de la Jarretière de 1596 jusqu'à sa mort, en 1608, et qui fut un grand favori de la reine Elisa-

beth; ou bien en l'honneur de Sir James, qui fut juge en chef de la Cour des Plaids communs, et mourut en 1582; baptisé par Davis, 1685.

Dyke; lac, rivière Hamilton, Ung.; baptisé par Low à cause d'une grosse digue de roc interrompue, qui traverse le courant, formant un certain nombre d'îles séparées par de gros rapides.

Dyrebugten; baie, île Ellef Ringnes, Frank.; nom norvégien qui signifie 'baie du chevreuil'. (Sverdrup).

E

Eardley; baie, île de Baffin, Frank.; 'en l'honneur de mon ami l'hon. M. Eardley'. (Parry, 1820). (*Voir* Eardley-Wilmot).

Eardley; pointe, île de Baffin, Frank.

Eardley-Wilmot; cap, île de Devon, Frank.; baptisé par Parry, 1819, en l'honneur de son beau-frère, Sir John Eardley Eardley-Wilmott (1783-1847), autrefois gouverneur du territoire de Van Diemens; M. P., 1832-43; épousa Elizabeth Emma Parry, 1808.

Earl of Bristol; île, baie James, Ung.; en l'honneur du comte de Bristol (1586-1652); nom désuet. (James, 1631).

Earthquake (du Tremblement de Terre); île, embouchure de la Grosse Rivière, Ung.; ainsi appelée en souvenir de la légende d'après laquelle l'île aurait tremblée pendant une bataille entre les Cris et les Iroquois. (Low).

Echimamish; rivière, tributaire de la rivière Nelson, Kee.; nom sauvage qui veut dire; 'eau tranquille et cours égal'. (Campbell, R.)

Eclipse; havre, pén. de Boothia, Frank.; 'dans la nuit du 12 au 13 septembre 1829, à minuit, il y eut une éclipse de lune visible . . . J'ai nommé cet endroit Havre de l'Eclipse.' (John Ross, 1829).

Eclipse (de l'); détroit, île de Baffin, Frank.; en l'honneur du baleinier *Eclipse.*

Eda Travers; baie, Grand Lac des Ours, Mack.; baptisée par J. M. Bell, en l'honneur de Mme Eda Travers, de Peterborough.

Ede; pointe, île du Prince de Galles, Frank.; en l'honneur de Chas. Ede, assistant-chirugien à bord de l'*Assistance*, expédition d'Austin; sur la carte, par erreur, 'Edye'.

Edehon; lac, rivière Thlewiaza, Ké.; du nom sauvage Chippewyan, qui signifie 'corne'.

Eden; baie, pén. de Boothia, Frank.; en l'honneur du nom de famille de Lord Auckland (*Voir* Auckland). (John Ross, 1829).

Eden; baie, île de Melville, Frank.; en l'honneur du contre-amiral Henry Eden, M. R., secrétaire particulier du premier lord de l'Amirauté; lord de l'Amirauté, 1855-58.

Eden; cap, île de Devon, Frank. (Penny, 1851).

Eden; cap, île Ellesmere, Frank. (Inglefield, 1853).

Eden; cap, île du Prince de Galles, Frank.

Eden; pointe, île Victoria, Frank.

Edgeworth; cap, île du Roi Guillaume, Frank.; probablement en l'honneur de Maria Edgeworth (1767-1849), nouvelliste anglais. (John Ross, vers 1832).

Edmund Lyons; collines, île de Melville, Frank. (*Voir* Lyons).

Eduni; pic, rivière du Gravier, Montagnes Rocheuses, Mack.; nom montagnais, signifiant 'mont des étrangers' ou 'vu pour la première fois.'

Edwards; cap, pén. de Melville, Frank.; baptisé par Parry, 1821, 'en l'honneur de M. John Edwards, chirurgien du *Fury*.

Edwards; pointe, île Coburg, Frank.; en l'honneur de l'hon. William Edwards, d'Ottawa. (Bernier, 1907).

Edwards; pointe, pén. de Boothia, Frank.; en l'honneur de l'assistant du charpentier, un des hommes de traîneaux du lieut. Hobson. (M'Clintock, 1859).

Egerton; cap, île Ellesmere, Frank.; baptisé par Nares, 1876, en l'honneur de Geo. C. Clerc Egerton, sous-lieutenant de l'*Alert*.

Eggleston; baie, île de Baffin, Frank.; en l'honneur de Benjamin Eggleston, Cincinnati. (Hall, 1862).

Eglinton; baie, île de Baffin, Frank.; baptisée par John Ross, 1818, 'pour rendre hommage au noble Comte Hugh (Montgomerie), 12ième comte d'Eglintoun (1739-1819) ; entra dans l'armée, 1756; servit dans la guerre américaine; député de Ayr, 1780-81, 1784-89 et 1796.

Eglinton; fiord, île de Baffin, Frank.

Eglinton; île, à l'ouest de l'île Melville, Frank.; d'après Archibald William (Montgomerie), 13ème comte d'Eglintoun (1812-61) ; Lord-Lieutenant d'Irlande, 1852-53 et 1858-59. (Mecham, 1853.)

Ekerto; montagne, île Baffin, Frank.; esquimau, signifiant "pas si haute."

Ekins; cap, île Devon, Frank.; d'après l'amiral Sir Charles Ekins, G.C.B., distingué officier de marine; m. en 1855. Belcher servit comme aspirant de marine sur le *Superb*, capt. Ekins, en 1816. (Belcher, 1853.)

Ekins; île, île Devon, Frank. (Belcher, 1853.)

Ewki; rivière, tributaire de la rivière au Gravier (Gravel), Mack.; nom sauvage, signifiant "droite".

Eldridge; baie, île Melville, Frank.; nommée par le lieut. R. Vesey Hamilton, 1853, à la demande de G. F. McDougall, commandant du *Resolute*; d'après un ami, l'on suppose.

Eleanor; lac, île Cornwallis, Frank.; nommé par Penny, 1851, d'après Eleanor, fille du capitaine Hamilton (*voir* Hamilton.)

Eliza; île, péninsule Boothia, Frank.; d'après la fille d'un "ami, T. Tilson, Ecr." (John Ross, 1830.)

Elizabeth; havre, péninsule Boothia, Frank.; d'après la sœur de Félix Booth, protecteur de l'expédition. (John Ross, 1829.)

Elizabeth; pointe, péninsule Melville, Frank.; nommée par Parry, 1822, d'après un ami.

Ellef Ringnes; île, Frank.; d'après Ellef Ringnes, l'un des protecteurs de l'expédition Sverdrup, 1898-1902. (Sverdrup.)

Ellesmere; île, Frank.; d'après Francis Leveson-Gower, 1er comte d'Ellesmere (1800-57) ; Lord du Trésor, 1827; Sous-Secrétaire des Colonies, 1828; créé comte d'Ellesmere, 1846; président de la Société Royale de Géogaphie, 1854-55. (Inglefield, 1852.)

Ellice; cap, péninsule Melville, Frank.; d'après Edward Ellice (1781-1863), M.P., sous-chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1858-63. (Rae.)

Ellice; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, Mack. (Franklin.)

Ellice; montagne, baie Pelly, Kee.

Ellice; rivière, côte de l'Arctique, long. 104°, Mack. (Simpson, 1839.)

Elliot; baie, côte de l'Arctique, Kee.; d'après "l'honorable capitaine Elliot, de l'Amirauté" — plus tard, amiral Sir George Elliot (1784-1863) ; Secrétaire de l'Amirauté, 1830-34; Lord de l'Amirauté, 1835-37. (Back, 1834.)

Elliot; île, péninsule Boothia, Frank. (Ross, 1829.)

Elliot; île, baie de Bathurst, Mack.; nommée par Franklin, 1821, probablement d'après le capitaine Elliot. (*Voir* ce qui précède.)

Ellis; île, île de Baffin, Frank.; d'après John W. Ellis, Cincinnati. (Hall, 1861.)

Elphinstone; cap, baie d'Erskine, île de Bathurst, Frank.; nommé par Richards, 1853, d'après le capitaine John Elphinstone Erskine, M.R.

Elwin; baie, île Somerset, Frank.; "d'après mon ami, Hastings Elwin, M., de Bristol, comme marque d'estime reconnaissante envers ce gentilhomme." (Parry, 1824.)

Emerald (Emeraude); île, île du Prince Patrice, Frank.; c'est le nom donné à l'Irlande, à cause de sa verdure; ainsi nommée à cause du voisinage de l'île du Prince Patrice. (M'Clintock, 1853.)

Emerson; pointe, île du Roi Guillaume, Frank.; nommée par John Ross, 1833, d'après Emerson Tennent, M.P., membre du Comité choisi qui recommanda le vote de £5,000 à Ross.

Emery; baie, île Devon, Frank.; nommée par Macormick, 1852, "d'après un ami."

Emma; île, détroit d'Hudson, Frank.; nommée par R. Bell, 1897, d'après Mlle Emma Stewart, Ottawa.

Encounter (Rencontre); pointe, côte de l'Arctique, Mack.; nommée par Richardson, 1826, pour commémorer une rencontre avec les Esquimaux à cet endroit.

Enemy (l'Ennemi); lac de, au sud-ouest du lac Aylmer, Mack.; littéralement, lac des Cris; le nom sauvage — lac Anawd — *voir* la carte de Hearne), est le nom que les Chippewyens donnent aux Cris, leurs ennemis héréditaires.

Englefield; cap, péninsule Melville, Frank.; d'après Sir Henry Chas. Englefield (1752-1822), antiquaire et auteur de plusieurs ouvrages scientifiques. (Parry, 1822.)

Ennuyeuse; pointe, rivière des Esclaves (Slave), Mack.; à cause de la perte de temps et de l'ennui à la contourner en bateau.

Enterprise; fort, rivière de la Mine de Cuivre (Coppermine), Mack.; nom donné aux constructions habitées par l'expédition Franklin en 1820-21; ainsi nommé à cause du but de l'expédition, qui était de pénétrer dans une partie inexplorée de l'Amérique du Nord.

Epworth; port, golfe du Couronnement (Coronation), Mack.; d'après Epworth, ville du Lincolnshire, Angleterre. (Franklin, 1821.)

Erebus; baie, île Devon, Frank.; d'après le vaisseau de S. M., l'*Erebus*, faisant partie de l'expédition Franklin.

Erebus; baie, île du Roi Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859.)

Erik; anse, baie d'Hudson, Ung.; d'après le vapeur *Erik*, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Erlandson; baie, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae, 1847, d'après ——— Erlandson, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Erlandson; lac, rivière George, Ung.

Erskine; baie, île de Bathurst, Frank.; nommée par Richards, 1853, d'après le capitaine John Elphinstone Erskine; contre-amiral, 1857; vice-amiral, 1864.

Erskine; île, péninsule Boothia, Frank.; probablement d'après Thomas Erskine (1788-1864), Juge-en-chef, Cour de Revision, 1831, et membre du Conseil privé. (Ross, 1830.)

Escape; récif, côte de l'Arctique, Yukon; nommé par Franklin, 1826, pour commémorer un péril évité, en échappant aux Esquimaux.

Esterhazy; baie, péninsule Boothia, Frank.; d'après le prince Paul Anton von Esterhazy von Galantha (1786-1866), diplomate autrichien, ambassadeur auprès de la Grande-Bretagne, 1815-18 et 1830-38. (Ross, vers 1832.)

Esther; cap, île Somerset, Frank.; d'après un membre d'une famille "dont les bontés nous furent d'un grand secours dans nos préparatifs," — probablement Esther Fearnall. (John Ross, 1829.)

Eugénie; cap, île Ellesmere, Frank.; d'après Eugenia Maria Montijo de Guzman, comtesse de Teba, née en 1826; épousa Napoléon III en 1853; a vécu en Angleterre depuis la chute de l'Empire. (Nares, 1875.)

Eugénie; glacier, île Ellesmere, Frank. (Nares, 1875.)

Eureka; détroit, entre les îles Ellesmere et Axel Heiberg, Frank.; nommé par Fosheim, de l'expédition Sverdrup, 1898-1902, quand il découvrit ce passage.

Evans; baie, île de Bathurst, Frank.; nommée par Richards, 1853, d'après son ancien collègue à bord du vaisseau de S. M., l'*Acheron*, lors d'arpentages sur la côte occidentale de l'Afrique — Frederick John Owens Evans, M.R.; nommé hydrographe, 1874; C.C.B., 1881; m. 1886.

Evans; cap, île de Bathurst, Frank. (Richards, 1853.)

Evans; cap, île Ellesmere, Frank.

Evans; pointe, île de Bathurst, Frank.

Evans; glacier, île Ellesmere, Frank.; nommé par Nares, 1875, "d'après M. John Evans, président de la Société géologique".

Evans; détroit, entre les îles Coats et Southampton, Kee.; d'après le commissaire du vaisseau de S.M., le *Griper*. (Lyon, 1824.)

Everett; montagnes, île de Baffin, Frank.; d'après Edward Everett (1794-1865), célèbre homme d'Etat et auteur américain. (Hall.)

Exeter; baie et détroit, île de Baffin, Frank.; nommés par Davis, 1585, d'après Exeter, Devon, Angleterre, pour commémorer les encouragements donnés par les commerçants d'Exeter à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Exmouth; île, île Devon, Frank.; d'après Edward Pellew, 1er vicomte Exmouth (1757-1833); entra dans la marine, 1771; fait chevalier, 1793; créé baronnet, 1796; vice-amiral d'Angleterre, 1832; commanda lors du bombardement d'Alger, 1816; créé vicomte Exmouth, 1816; commandant-en-chef à Plymouth, 1817-21. (Belcher, 1852.)

Eyre; cap, île du Prince de Galles, Frank.; nommé par M'Clintock, 1859, d'après le gouverneur Eyre, un ami de son lieutenant, Hobson.

F

Fabre; lac, au sud du Grand Lac de l'Ours, Mack.; d'après Mgr Fabre, archevêque de Montréal; nommé par l'abbé Petitot.

Fair (Beau); cap, île Ellesmere, Frank.; à cause de sa beauté, de la pureté de ses lignes. (Sverdrup.)

Fairholme; havre, île de Baring, Frank.; nommé par Penny, 1851, "d'après l'un des lieutenants de l'*Erebus*" — James William Fairholme.

Fairholme; île, île de Baring, Frank.

Fairholme; île, île de Devon, Frank.

Fairholme; îles, île du Roi Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859.)

Fair Ness (Beau Promontoire); pointe, île de Baffin, Frank.; fut d'abord appelée pointe Brisée (Broken) par Baffin, 1614, parce qu'elle se compose de plusieurs îles; il lui donna plus tard le nom actuel, parce qu'il avait joui d'un beau temps à cet endroit.

Fairy (des Fées) ; rivière, tributaire de la rivière de la Mine de Cuivre (Coppermine), Mack. ''Nom sauvage. Les fées sauvages de la mer du Nord ont six pouces de haut, mènent une vie qui ressemble à celle des sauvages, et sont d'excellentes chasseuses. Ceux qui ont eu la bonne fortune de tomber sur un de leurs minuscules campements ont été traités avec bonté et régalés de venaison.'' (Franklin.)

Falsen; île, fiord de Danemark, île Victoria, Frank.; nommée par Hansen d'après le personnage le plus important ayant pris part à la formation de la Constitution norvégienne.

False River; baie, Ung.; parce qu'elle a souvent été prise pour l'embouchure de la rivière Koksoak.

Fanshawe; cap, île Bylot, Frank.; nommé par John Ross, 1818, probablement d'après Catherine Maria Fanshawe, poète anglais du temps.

Fanshawe; pointe, île Byam Martin, Frank.; probablement d'après le contre-amiral Arthur Fanshawe, membre du Comité arctique nommé par l'Amirauté. (Austin, 1851.)

Fanshawe Martin; cap, île Ellesmere, Frank.; nommé par Nares, 1876, d'après l'amiral Wm Fanshawe Martin, Lord de l'Amirauté, 1858-59.

Faraday; cap, île Ellesmere, Frank.; d'après Michel Faraday (1791-1867), physicien et chimiste anglais fameux; fit d'importantes découvertes en électricité et en magnétisme.

Faraud; lac, à l'ouest du Grand lac de l'Ours, Mack.; d'après Mgr Faraud.

Farhill (Colline éloignée) ; pointe, péninsule Melville, Frank.; à cause d'une colline, dans le voisinage de la pointe, et qu'on aperçut d'abord d'une distance considérable. (Lyon, 1821.)

Farrington; cap, île de Baffin, Frank.; d'après H. B. Farrington, New York. (Hall, 1862.)

Faulkner; cap, péninsule Boothia, Frank.; d'après Benjamin Rawlinson Faulkner (1787-1849), peintre de portraits. (John Ross, 1830.)

Fearnall; baie, île Somerset, Frank.; ''comme, par une coïncidence singulière, ce jour se trouvait être l'anniversaire de naissance de notre digne constructeur, M. Fearnall, je lui donnai son nom.'' (John Ross, 1829.)

Feilden; presqu'île, île Ellesmere, Frank.; nommée par Nares, 1876, d'après le capitaine H. W. Feilden, A.R., naturaliste à bord de l'*Alert*, expédition Nares.

Felix; cap, île du Roi Guillaume, Frank.; ''d'après le promoteur de notre expédition,'' Felix Booth (1775-1850) (*voir* Booth.) (James C. Ross, 1830.)

Felix; havre, péninsule Boothia, Frank.

Fellfoot (Pied du roc) ; pointe, île Devon, Frank.; nommée par Sabine, 1819; à cause de sa position au pied d'une falaise.

Ferguson; lac et rivière, Kee.; d'après R. Munro-Ferguson, aide-de-camp de Lord Aberdeen, Gouverneur-général du Canada. (J. B. Tyrrell.)

Fergusson; île, péninsule Boothia, Frank.; d'après le Très-Honorable Cutlar Fergusson, M.P., membre du Comité choisi nommé pour s'enquérir des faits relativement à la demande faite par Ross qu'on l'indemnisât des pertes occasionnées par l'expédition. (John Ross, 1829.)

Field; cap, île Ellesmere, Frank.; probablement d'après Cyrus W. Field (1819-92), fondateur de l'Atlantic Cable Company.

Field; île, île de Baffin, Frank.; d'après David Dudley Field (1805-94), juriste américain. (Hall, 1862.)

Field; lac, rivière Ross, Yukon; d'après un traiteur, à l'embouchure de la rivière.

Fife; île, bras de mer de Fox, Kee.; d'après Geo. Fife, commandant du *Fury* au Groënland. (Parry, 1821.)
Fife; havre, île Melville, Frank. (Parry, 1819.)
Fife; rocher, île Southampton, Kee.
Findlay; île, Frank.; nommée par Richards, 1853, d'après J. H. Findlay, cartographe anglais éminent, qui fut, durant plusieurs années, membre du Conseil de la Société Royale de Géographie; nommée à tort île du ''Roi Christian'' par Sverdrup; le nom ''Findlay'' a été confirmé par la Commission géographique du Canada, 1910.
Finlayson; baie, péninsule Melville, Frank.; d'après Nicol Finlayson, chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. (Rae, 1847.)
Finlayson; cap, péninsule Melville, Frank.; d'après ''Duncan Finlayson, chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson''; devint plus tard directeur de la Compagnie. (Rae.)
Finlayson; lac et rivière, Yukon. (R. Campbell.)
Finlayson; îles, presqu'île de Kent, Mack.; nommées par Rae d'après soit Nicol ou Duncan Finlayson, officiers de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Fisher; baie, détroit d'Hudson, Ung.; nommée par Low, 1904, d'après James Fisher, C.R., Winnipeg; il représenta la province du Manitoba dans l'expédition de 1897, à la baie d'Hudson.
Fisher; cap, île Melville, Frank.; d'après Alexandre Fisher, aide-chirurgien à bord de l'*Hecla*. (Parry, 1819.)
Fisher; cap, péninsule Melville, Frank.; nommé par Parry, 1822, ''en respect pour notre chapelain et astronome, George Fisher.'' (Parry, 1822.)
Fisher; cap, île Southampton, Kee.; d'après Pierre Fisher, second du *Terror*. (Back, 1836.)
Fisher; lac, île du Prince de Galles, Frank.; ''en l'honneur du maire de Toronto, ami actif et influent de l'expédition au Canada.'' (Kennedy, 1852.)
Fitton; baie, île Devon, Frank.; d'après William Henry Fitton, médecin (1780-1861), géologiste; fut président de la Société géologique, en 1852.
Fitton; pic, chaîne Richardson, Yukon. (Franklin, 1825.)
Fitton; pointe, baie Franklin, Mack. (Richardson, 1826.)
Fitzgerald; baie, île de Baffin, Frank.; d'après le capitaine Robert Lewis Fitzgerald, M.R. (Parry, 1819.)
FitzJames; île, île du Roi Guillaume, Frank.; d'après le capitaine James FitzJames, commandant de l'*Erebus*, troisième en grade de l'expédition Franklin, laquelle ne revint pas. (M'Clintock, 1859.)
FitzJames; île, bras de mer Queens, Frank. (Penny, 1851.)
FitzJames; détroit, îles Melville et du Prince Patrice, Frank.
Fitz Roy; baie, île Somerset, Frank.; d'après le vice-amiral Robert Fitz Roy (1805-65), hydrographe. (M'Clintock.)
Fitzwilliam Owen; île, île du Prince Patrice, Frank.; d'après le vice-amiral William Fitzwilliam Owen (1774-1857.)
Five-hawser (des Cinq amarres); baie, péninsule Melville, Frank.; ainsi appelée à cause du nombre d'amarres qu'il fallut pour maintenir les vaisseaux tandis qu'ils étaient dans cette baie. (Parry, 1821.)
Flagler; baie, île Ellesmere, Frank.; probablement d'après Flagler, capitaliste américain.
Fleury; rivière, péninsule Boothia, Frank.; nommée par M'Clintock, 1859, d'après sa mère, née Elizabeth Melesina Fleury.
Flinders; cap, golfe du Couronnement (Coronation), Mack.; nommé par Franklin, 1821; ''lequel porte maintenant le nom de mon regretté ami,

le capitaine Flinders'' — Matthew Flinders (1774-1814), navigateur anglais, et parent de Franklin; il explora la côte d'Australie.

Flint; île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; d'après un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Flyaway (Qui fuit); cap, île Bathurst, Frank.; ainsi nommé par les hommes de Sherard Osborn, parce qu'ils naviguèrent pendant deux jours vers ce cap, qu'ils s'attendaient d'atteindre en quelques heures.

Force; détroit, île de Baffin, Frank.; d'après Peter Force, (1790-1868), antiquaire américain. (Hall.)

Forcier; rivière, Yukon; nommée par Robert Campbell, de la Compagnie de la Baie d'Hudson, d'après son guide, Baptiste Forcier. Ce nom est maintenant tombé en désuétude.

Forsyth; baie, détroit Dolphin et Union, île Victoria, Frank.; probablement d'après un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Forsyth; lac et pointe, île du Prince de Galles, Frank.; d'après le commandant Chas. C. Forsyth, M.R.; commanda le *Prince Albert* dans une expédition de découverte arctique, 1850.

Fortymile (de Quarante Milles); rivière, tributaire du Yukon, lat. 64° 30', à environ quarante milles de l'ancien fort Confiance (Reliance); le nom indigène est Shitando.

Fosheim; presqu'île, île Ellesmere, Frank.; d'après Ivar Fosheim, qui faisait partie de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Four Rivers (Quatre Rivières); baie et pointe, île Somerset, Frank.; ainsi nommées par James Ross, 1849, à cause de quatre cours d'eau qui s'y jettent dans la baie; c'était l'endroit le plus avancé atteint par Ross et M'Clintock en 1849.

Fowler; anse, baie de Bathurst, golfe du Couronnement (Coronation), Mack.; nommée par Franklin, 1821, peut-être d'après le capitaine Robert Merrick Fowler, M.R., qui en 1855 était capitaine à la retraite.

Fox; bras de mer, Frank.; d'après le capitaine Luke Foxe (1586-1635), qui commanda une expédition à la découverte du 'passage du Nord-Ouest', 1631; il explora la baie d'Hudson et le bras de mer qui porte son nom.

Fox; presqu'île, île de Baffin, Frank.

Fox; île, péninsule Boothia, Frank.; nommée par John Ross, probablement d'après Henry Richard Fox (1773-1840), 3ème Lord Holland, politicien anglais et membre du Cabinet.

Fox; îles, détroit de Bellot, Frank.; nommées par M'Clintock, 1858, qui dit: ''J'oserai donner à ces îlots le nom de notre petit navire.''

Foxe his farthest (Foxe, son plus loin); bras de mer de Fox, île de Baffin, Frank. Miller Christy dit: ''Le récit n'indique pas clairement s'il donna ce nom à un cap, à une baie, ou simplement à une position géographique. Il semble en avoir calculé la latitude correctement comme étant de 60° 47' N''. Ce nom est maintenant tombé en désuétude.

Fram; fiord, île Ellesmere, Frank.; nommé par Sverdrup, d'après son navire, le *Fram*.

Fram; abri, île Ellesmere, Frank.; c'est là qu'hiverna l'expédition Sverdrup, 1898-99.

Frances; lac, rivière Frances, Yukon; d'après Frances Ramsay (m. en 1853), seconde fille de Geddes Mackenzie Simpson, Tower Hill, Londres, et épouse de Sir George Simpson, qui fut pendant près de quarante ans gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Frances; rivière, riv. Liard, Yukon.

Francis II; cap, péninsule Boothia, Frank.; d'après François 1er d'Autriche (1768-1835), Empereur d'Autriche, 1792-1835; il était François le Second du Saint Empire romain. (John Ross, 1830.)

Franklin; baie, côte de l'Arctique, Mack.; d'après Sir John Franklin (1786-1847), célèbre explorateur arctique; commanda le *Trent* dans un voyage au Spitzberg (Buchan, 1818); commanda des expéditions sur terre dans l'Amérique Britannique du Nord, 1819-22 et 1825-27; et une expédition à la découverte du passage du Nord-Ouest, de 1845 à sa mort en 1847.
Franklin; baie, péninsule Melville, Frank.
Franklin; cap, océan Arctique, Mack. (Simpson).
Franklin; cap, île Devon, Frank. (Belcher, 1853.)
Franklin; fort, lac Grand Ours, Mack.; construit par Franklin pour ses quartiers d'hiver, lors de sa seconde expédition, 1825-27.
Franklin; isthme, péninsule Boothia, Frank.
Franklin; baie, golfe Boothia, Kee.
Franklin; lac, rivière Back, Kee. (Back, 1834.)
Franklin; montagne, île Devon, Frank. (De Haven.)
Franklin; pointe, baie de l'Amirauté, île de Baffin, Frank. (Parry, 1820.)
Franklin; pointe, île du Roi Guillaume, Frank. (James Ross, 1830.)
Franklin; détroit, entre la péninsule Boothia et l'île du Prince de Galles, Frank. (M'Clintock.)

Franklin Pierce; baie, île Ellesmere, Frank.; nommée par Kane en l'honneur de Franklin Pierce (1804-69), quatorzième président des Etats-Unis.

Fraser; baie, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae, 1847, "d'après un ami intime" — traiteur en chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Fraser; cap, île Ellesmere, Frank.; d'après le professeur John F. Fraser, de l'Université de Pennsylvanie. (Kane, 1854.)

Frederick; île, péninsule Boothia, Frank.; nommée par John Ross, 1830, d'après Frédéric, duc d'York (*q. v.*) (1763-1827), second fils de Georges III.

Frederick VI; cap, péninsule Boothia, Frank.; nommé par John Ross, 1830, d'après Frédéric VI (1768-1839), roi de Danemark et de Norvège.

Frederick VII; baie, île Devon, Frank.; nommée par le capitaine Penny, 1851, "d'après Sa Majesté, Frédéric VII (1808-63), roi de Danemark", 1848-63.
Frederick VII; cap, île Ellesmere, Frank. (Hayes.)

Frederick William III; cap, isthme Boothia, Frank.; d'après Frédéric-Guillaume III (1770-1840), roi de Prusse, 1797-1840. (John Ross, 1830.)

Fredrikshald; baie; nommée par Amundsen, 1905, d'après Fredrikshald, ville de la Norvège.

French; promontoire, île de Baffin, Frank.; nommé par Hall, 1861, à la mémoire d'un marin français mort près de là.

Frere; montagne, île Ellesmere, Frank.; d'après Sir Henry Bartle Edward Frere (appelé Sir Bartle Frere) (1815-84), homme d'Etat britannique; gouverneur de Bombay, 1862-67; gouverneur du Cap de Bonne-Espérance, 1877-80. (Nares, 1876.)

Frigid; cap, île Southampton, Kee.; nommé par Middleton, 1742, à cause de la température froide qu'il y faisait.

Frobisher; baie, île de Baffin, Frank.; d'après Sir Martin Frobisher (1535-94), qui, en 1576, 1577 et 1578, commanda des expéditions à la découverte d'un passage du Nord-Ouest. Frobisher la prit à tort pour un détroit. En 1587, Davis la nomma baie de Lumley (Lumley Inlet), d'après Lord Lumley, l'un de ses protecteurs, mais ce nom ne fut pas adopté.

Frobisher's Farthest (point extrême atteint par Frobisher); île, île de Baffin, Frank. (*Voir* baie Frobisher.)

Frobisher; pointe, lac aux Cèdres, Ké.; d'après Benjamin Frobisher, de la Compagnie de Fourrures du Nord-Ouest, emprisonné à York Factory par la Compagnie de la Baie-d'Hudson; parvint à s'échapper et mourut à cet endroit en se rendant à Cumberland House.

Frozen (Gelé); détroit, entre l'île Southampton et la péninsule Melville; ainsi nommé par Middleton parce que le détroit ''était gelé de bord en bord et pas d'apparence qu'il s'ouvrit cette année.''

Fry; cap, baie d'Hudson, Kee.; d'après Rowland Fry, l'un des souscripteurs de l'expédition Smith et Moore, 1746-47.

Fugle; fiord et île, île Ellesmere, Frank.; mot norvégien, qui signifie ''oiseau'' — à cause du nombre incalculable d'oiseaux sauvages qu'on y vit. (Sverdrup, 1901.)

Fullerton; cap et havre, Roes Welcome, Kee.; nommés par Scroggs, 1722, d'après James Fullerton, gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson à Fort Albany.

Fury; pointe et plage, île Somerset, Frank.; le *Fury* fit naufrage à cet endroit. (Parry, 1824.)

Fury and Hecla; détroit, au nord de la péninsule Melville, Frank.; nommé par Parry, 1822, d'après les deux vaisseaux qu'il commandait.

G

Gaasefjord; baie, île Ellesmere, Frank.; mot norvégien, qui signifie ''baie aux oies.'' (Sverdrup.)

Gabriel; île, île de Baffin, Frank.; nom du vaisseau, le *Gabriel*, à bord duquel Frobisher s'embarqua lors de son premier voyage, en 1576.

Gabriel; détroit, entre les îles de Baffin et Résolution, Frank.

Gage; pointe, à l'embouchure de la rivière de Back, Kee.; nommée par Back, 1834, ''d'après le contre-amiral (Sir William Hall) Gage'' (1777-1864); plus tard, amiral; lord de l'Amirauté, 1841-46.

Gale (Bourrasque); pointe, île Ellesmere, Frank.; nommée par Inglefield, 1852; en mémoire d'une tempête qu'il y essuya.

Gambier; pointe, île de Bathurst, Frank.; nommée par Richards, 1853, probablement d'après le contre-amiral Robert Gambier, M.R., retraité; ou d'après le contre-amiral Geo. Cornish Gambier, M.R., retraité.

Gandy; île, nommée par Ross, 1829-31, probablement d'après Edward Gandy, premier commis dans le bureau du comptable-général de l'Amirauté.

Gardiner; pointe, île d'Eglinton, Frank.; nommée par Macham, en 1853, ''d'après un ami.''

Garfield; chaîne de montagnes, île Ellesmere, Frank.; nommée par Greely, d'après James Abram Garfield (1831-81), vingtième président des Etats-Unis.

Garnier; baie, île Somerset, Frank.; nommée par Parry, 1819, d'après son beau-frère.

Garrett; île, détroit de Barrow, Frank.; nommée par Parry, 1819, ''par respect pour mon très estimé ami, le capitaine Henry Garrett, de la Marine royale, dont je ne dois jamais cesser de reconnaître les bons offices et l'amitié attentive pendant nos préparatifs.''

Garry; baie, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae d'après Nicholas Garry, gouverneur adjoint de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1822-35. Parry rapporte "qu'il s'intéressait vivement à tout ce qui touchait à la découverte du nord."

Garry; cap, île Somerset, Frank. (Parry, 1825.)

Garry; lac, riv. de Back, Mack et Kee. (Back, 1834.)

Garry; île, côte de l'Arctique, Mack. (Franklin, 1825.)

Garry; rivière, péninsule Boothia, Frank. (Jas. C. Ross, 1830.)

Gascoyne; anse, île Devon, Frank.; nommée par Parry, 1819, d'après le général Isaac Gascoyne.

Gateshead; île, île de Victoria, Frank.; nommée par Collinson, 1852, d'après son village natal, Gateshead, Durham, Angleterre; ce fut le point extrême atteint par Collinson.

Gaudet; lac, à l'ouest du lac Grand Ours, Mack.; d'après M. Gaudet, qui s'y rendit, en compagnie de l'abbé Petitot, en 1871.

Geelmuyden; cap; nommé par Amundsen, 1905, d'après le professeur Geelmuyden, professeur d'astronomie à Christiania.

Geillini; lac, rivière aux Œufs (Egg); nom chippewyen, qui signifie "lapin."

Gell; pointe, île du Prince de Galles, Frank.; nommée par Ommanney, 1851.

George; pointe, île de Victoria, Frank.; d'après George Arbuthnot, second pour les glaces, à bord de l'*Enterprise,* expédition Collinson, 1850-54.

George; rivière, Ung.; nommée par les missionnaires des Frères Unis (United Brethren), 1811, d'après le roi Georges III; nom indigène, Kangertlualuksoak.

Georgian; îles, île Melville, Frank.; nommées par Parry, 1819, "en l'honneur de notre gracieux souverain, Georges Trois."

George Henry; havre, île de Baffin, Frank.; d'après la barque *George Henry,* de l'expédition Hall, 1860-2.

Georgina; île, péninsule Melville, Frank.; nommée par Lyon, 1824, d'après le roi Georges IV.

Giants Causeway (Chaussée des Géants); pointe, île St-Patrice, Frank.; nom donné par McDougall, à cause de l'apparence particulière de la glace qui l'entourait.

Gibson; anse, baie Repulse, Kee.; nommée par Parry, 1821, selon le désir du lieutenant Palmer, probablement d'après un ami.

Giddy; pointe, île du Prince Patrice, Frank.; d'après Henry Giddy, quartier-maître d'équipage de l'*Intrepid*; faisait partie de l'équipe en traîneaux de M'Clintock, 1853.

Giffard; pointe, île Ellesmere, Frank.; d'après le lieutenant George A. Giffard, du vaisseau de S. M., l'*Alert*, expédition Nares, 1875-6.

Gifford; cap, île Banks, Frank.; nommé par M'Clure, 1851, d'après Edward Gifford, premier commis de l'Amirauté.

Gifford; montagne, près de l'embouchure de la rivière Mackenzie, Mack.; nommée par Franklin, 1827, "d'après feu [William] Gifford" (1757-1826), rédacteur de la *Quarterly Review*, 1809-1824.

Gifford; pointe, île Somerset, Frank.; nommée par Parry. (*Voir* montagne Gifford.)

Gifford; rivière, île de Baffin, Frank.; nommée par Parry, 1823, "d'après notre ami mutuel et hautement estimé, M. Gifford" — probablement celui dont le nom fut donné à la montagne Gifford (*q. v.*)

Gilbert; lac, île de Baffin, Frank.; d'après G. K. Gilbert, géologue américain. (R. Bell, 1897.)

Gilbert; détroit, îles de Baffin et Résolution, Frank.; nommé par Davis, d'après Adrian Gilbert, voyageur, et ami de Davis; en 1583-4 la reine

Elizabeth accorda à Gilbert et autres une charte les constituant en "Compagnie pour la découverte du passage du Nord-Ouest." (*"The Fellowship for the Discoverie of the North-West Passage."*)

Gillam; île, riv. Nelson, Kee.; d'après le capitaine Zachariah Gillam, au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Gillies; île, sur la côte orientale de la baie d'Hudson, Ung.; d'après D. Gillies, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Gillman; cap, île Byam Martin, Frank.; nommé par Parry, 1819, "par respect pour la mémoire de feu Sir John Gillman."

Gjoa; havre, île du Roi Guillaume; nommé par Amundsen, 1904, d'après le *Gjoa*, son vaisseau, jaugeant 47 tonneaux.

Gladman; île, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae, probablement d'après un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Gladman; pointe, île du Roi Guillaume, Frank. (Simpson, 1839.)

Gladman; pic, riv. Yukon, près de la frontière internationale, Yukon; nommé par Ogilvie d'après un membre de son équipe d'arpenteurs.

Glasgow; cap; nommé par John Ross, 1829, probablement d'après la ville de Glasgow en Ecosse.

Glasgow; île, détroit d'Hudson, Frank. (R. Bell, 1897.)

Glen; île, baie du Comité, Frank.; nommée par Rae, 1847, probablement d'après un de ses compagnons, officier comme lui de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Glencoe; île, détroit d'Hudson, Frank.; d'après Glencoe, nom que portent les terres de Lord Strathcona. (R. Bell, 1897.)

Glenelg; baie, île de Victoria, Frank.; nommée par McClure, 1851, d'après Chas. Grant, Lord Glenelg (1778-1886), homme d'Etat britannique; fut Secrétaire colonial de 1835 à 1839.

Glenlyon; montagne et rivière, Yukon; nommées par Campbell; le nom de "Glenlyon House" fut d'abord donné à un fort de la Compagnie de la Baie d'Hudson, sur le bord du lac Frances (ce nom fut plus tard changé en celui de fort Frances), d'après *Glenlyon House*, demeure des Campbell, dans le Perthshire, en Ecosse.

Glentworth; mont, île Ellesmere, Frank.; nommé par Inglefield, 1852, "d'après la vicomtesse douairière Glentworth" — présumablement, Annabella Tenison, née Edwards (1791-1868), veuve de Henry Harstonge Pery, mort en 1834, et qu'on appela (après 1803) Lord Glentworth.

Gletcher; fiord, île Axel Heiberg, Frank.; mot norvégien, qui signifie "glacier" — descriptif.

Gloucester; cap, péninsule Boothia, Frank.; nommé par Ross, 1831, d'après S.A.R. la princesse Marie (1776-1857), quatrième fille de Georges III. Ou d'après son époux et cousin germain, S.A.R. Guillaume-Frédéric, duc de Gloucester et d'Edinbourg. Elle fut la dernière survivante des quinze enfants de Georges III.

Gloucester; collines, Mack.; d'après S.A.R. la duchesse de Gloucester. (Simpson.)

Gods Mercy (la Miséricorde de Dieu); baie, île Southampton, Kee.; ainsi nommée par le capitaine Lyon, 1824, parce que lui et ses compagnons y furent délivrés d'un naufrage, pendant une tempête.

Gods Mercy (la Miséricorde de Dieu); baie, île Southampton, Kee.; nommée par Lyon, 1824; il les appela "les îles des miséricordes de Dieu," en reconnaissance d'avoir été sauvé du naufrage; son navire passa par-dessus un rocher qui, à marée basse, était à deux brasses et demie au-dessus de l'eau.

Gold Run; bureau de poste et cours d'eau, Yukon; à cause des placers, ou gisements aurifères, dans le cours d'eau; signifie "où l'or coule."

Goldsmith; baie, péninsule Boothia, Frank.; nommée par M'Clintock, 1859, probablement d'après le commandant George Goldsmith, M.R.

Good; pointe, île Ellesmere, Frank.; d'après un officier inférieur du navire de S. M., l'*Alert*, expédition Nares, 1875-6.

Good Hope (Bonne Espérance); fort (de la Compagnie de la Baie-d'Hudson), sur la rivière Mackenzie, Mack.; dans l'attente des bons résultats que devait avoir l'établissement de ce fort.

Goodenough; montagne, long. 136° O., côte de l'Arctique, Mack.; nommée par Franklin, 1821, d'après le révérend E. M. Goodenough, membre du Conseil de la Société Royale de Géographie, 1830.

Goodsir; baie, île Bathurst, Frank.; nommée par Penny, 1851, d'après Henry D. S. Goodsir, sous-chirurgien et naturaliste de l'expédition perdue de Franklin.

Goodwood (Bon Bois); rivière, tributaire du Kaniapiskau, Ung.; à cause des épinettes blanches qui poussent le long de ses bords.

Gordon; baie, golfe du Couronnement (Coronation), Mack.; nommée par Franklin, 1821, d'après le capitaine (plus tard, l'amiral Sir James Alexander) Gordon (1782-1869.)

Gordon; baie, île Southampton, Kee. (Back, 1836.)

Gordon; baie, détroit d'Hudson, Frank.; d'après le commandant A. B. Gordon; commanda l'expédition à la baie d'Hudson à bord du *Neptune*, 1884, et l'expédition de l'*Alert*, 1885 et 1886.

Gordon; promontoire, île de Cornwall, Frank.; nommé par Belcher, 1853, d'après Geo. Hamilton Gordon, comte d'Aberdeen, quatrième du nom (1784-1860); premier ministre, 1852-55.

Gordon; île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, Ung.; d'après un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Gordon; pointe, île de Victoria, Frank.; nommée par M'Clure, 1852; probablement d'après le même que la baie Gordon (*q. v.*)

Gore; baie, péninsule Melville, Frank.; nommée par Lyon, 1821, d'après le contre-amiral Sir John Gore (1772-1836), "de qui nous avions reçu toutes les attentions et tous les secours."

Gore; îles, I. Banks, Frank.; nommées par M'Clure, 1852, d'après Graham Gore, premier lieutenant du navire de S.M. l'*Erebus*, faisant partie de l'expédition Franklin; fut second à bord du *Terror*, expédition de Back, 1836-37. (*Voir* Graham Gore.)

Gore; île, bras de mer Queens, Frank.

Gore; île, I. Southampton, Kee. (Back, 1836.)

Gore; pointe, I. Melville, Frank.

Gore; pointe, I. du Roi Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859.)

Goulburn; îles, baie de Bathurst, Mack.; nommées par Franklin, 1820, d'après Henry Goulburn (1784-1856), Chancelier de l'Echiquier, 1828-30; comme sous-secrétaire d'Etat, il signa le traité de Gand, 1814.

Gould; baie, I. Ellesmere, Frank.; d'après le docteur B. A. Gould, de Cambridge, Mass. (Hayes, 1861.)

Gourdeau; pointe, I. de Lowther, Frank.; nommée par Bernier, 1907, d'après le colonel F. Gourdeau, sous-ministre de la Marine et des Pêcheries.

Graham; havre, I. Devon, Frank.; d'après Sir James Robert George Graham (1792-1861), homme d'Etat éminent et M. P.; premier lord de l'Amirauté, 1830-34, 1852-55; secrétaire de l'Intérieur, 1841-46.

Graham; île, baie Norvégienne, Frank.

Graham; île, archipel de Victoria, Frank. (Belcher, 1853.)

Graham; vallée, isthme Boothia, Frank.

Graham Gore; cap, I. de Baillie-Hamilton, Frank.; nommé par Penny, 1851, "d'après le premier lieutenant de l'*Erebus*, un des navires de l'expédition disparue." (*Voir* Gore.)

Graham Moore; baie, I. de Bathurst, Frank.; nommée par Parry, 1819, "d'après le vice-amiral Sir Graham Moore, l'un des lords de l'Amirauté." (*Voir* Moore.)

Graham Moore; cap, I. de Bylot, Frank. (Ross, 1818.)

Grandin; lac, au sud du lac Grand Ours, et tributaire du lac la Martre, Mack.; d'après Mgr Grandin, évêque de St-Albert.

Grant; lac, rivière Dubawnt, Mack.; d'après Sir James Grant, C.C.M.G., M.D., Ottawa. (J. B. Tyrrell.)

Grant; lac, rivière Camsell, lac Grand Ours, Mack.; nommé par J. M. Bell, d'après le défunt recteur de l'université Queens, de Kingston, Ont.

Grant; terre, partie septentrionale de l'île Ellesmere, Frank.; d'après le général Ulysses Simpson Grant (1882-1885), dix-huitième président des Etats-Unis.

Grant; montagne, I. Ellesmere, Frank.

Grant; pointe, côte de l'Arctique, long. 98°, Kee.; nommée par Simpson, 1839, probablement d'après Cuthbert Grant, gardien des Prairies. Peut-être d'après Richard Grant, que Simpson décrit, en 1833, comme "l'homme de confiance de M. Rowand, un Canadien-écossais jovial, doué d'humour."

Grass (aux Herbes); rivière, tributaire du Nelson, Kee.; traduction du nom sauvage, *'muskooskow.'*

Grave (tombeau); montagne, I. Devon, Frank.; de ce que "le rocher, par endroits, ressemble à des pierres tombales." (Belcher, 1853.)

Gravel (Gravier); rivière, tributaire du Mackenzie, Mack.; on l'appelle aussi Behkatyeh ou Bacottyeh; Chas. Camsell suggère que le nom sauvage est probablement *mbe*—viande, *koni*—séchée, et *tyeh*—rivière; *mbekonityeh*, signifiant 'rivière de la viande séchée', ou 'rivière où l'on fait sécher la viande'.

Gray; baie, golfe du Couronnement, Mack.; nommée par Franklin, 1821, "d'après M. Gray, principal de l'académie de Belfast."

Gray; détroit, détroit d'Hudson, Ung.

Great Bear (Grand Ours); rivière et lac, Mack.; ce nom fut d'abord donné à la rivière par laquelle le lac se déverse — à cause d'ours vus dans le voisinage — le mot "grand" se rapporte à l'étendue du lac.

Great Bear (Grand Ours); colline, lac Grand Ours, Mack.; traduction du nom sauvage, *'saschohetha'*.

Great Catworth; cap, I. du Roi-Guillaume, Frank.; nommé par Ross, 1829-31, probablement d'après la paroisse de Catworth, dans le Huntingdonshire, Angleterre.

Great Slave; lac, Mack.; traduction: grand lac de l'Esclave; d'après la tribu sauvage des Esclaves. La tribu des Côtes-de-chiens ayant été repoussée vers le nord jusque-là par les Cris, ceux-ci les surnommèrent avec mépris 'les Esclaves"; ce lac s'appela d'abord 'Athapuscow'.

Greely; fiord, I. Ellesmere, Frank.; d'après le lieutenant (maintenant général) Adolphus Washington Greely, né en 1844, explorateur arctique américain; commanda une expédition envoyée dans le but d'établir une station d'observation dans les régions arctiques, 1881-84; Lockwood et Brainard, qui l'accompagnaient, atteignirent "l'extrême nord" d'alors — 83° 24½' N.

Greely; havre, I. Victoria, Frank. (Amundsen, 1905.)

Green; baie, I. du Prince Patrice, Frank.; d'après le capitaine de l'équipe de traîneaux de M'Clintock.

Greene; pointe, I. Victoria, Frank.; nommée par M'Clure, 1851, d'après le lieut.-col. Godfrey Thos. Greene, directeur des usines *Engineering and Architectural Works.*

Greenwood; terre, I. de Baffin, Frank.; nommée par Hall, 1861, d'après Miles Greenwood, Cincinnati.

Grey; cap, I. Russell, Frank.; probablement d'après le comte Grey (*voir* l'île Grey); nommé par Ommanney, 1851.

Grey; île, I. Graham, Frank.; nommée par Belcher, 1853, probablement d'après Henry George (Grey), 3ème comte Grey (1802-94), Secrétaire colonial, 1846-52; Lord lieutenant du Northumberland, 1846-77.

Grey; mont, île Melville, Frank.

Griffin; baie, I. Devon, Frank.; d'après Samuel P. Griffin, qui commandait le *Rescue* dans la première expédition Grinnell, 1850-51.

Griffin; pointe, côte de l'Arctique, Yukon; nom donné par Franklin, peut-être d'après sa seconde femme, Jane, seconde fille de John Griffin, avocat, Bedford Place, Londres.

Griffith; cap, I. de Baffin, Frank.; nommé par Parry, 1819, "d'après le contre-amiral Edward Griffith."

Griffith; île, détroit de Barrow, Frank.

Griffiths; creek, péninsule Melville, Frank.; nommé par Parry, d'après William Nelson Griffiths, aspirant de marine à bord de l'*Hecla*, 1821-23.

Griffiths; pointe, I. Melville, Frank.

Griffiths; pointe, I. du Prince Patrice, Frank.; nommée par Mecham, 1853, probablement d'après Wm Griffiths, qui faisait partie de l'équipe de traîneaux de Nares. Ou bien, d'après Anselm John Griffiths, contre-amiral de l'escadre blanche, 1837.

Grimmington; île, Labrador; d'après Mike Grimmington, de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Grinnell; cap, Frank.; nommé par Penny, 1851, d'après Henry Grinnell (1799-1874), commerçant et philanthrope américain; en 1850, il envoya à ses frais une expédition à la recherche de Franklin, dont le commandement fut confié au lieutenant De Haven; et une autre en 1853, commandée par le docteur E. K. Kane.

Grinnell; glacier, I. de Baffin, Frank. (Hall.)

Grinnell; lac, isthme de Franklin, Frank.

Grinnell; terre, partie nord de l'île Ellesmere, Frank.

Grinnell; mont, I. Ellesmere, Frank.

Grinnell; rivière, baie Repulse, Frank.

Grinnell; presqu'île, I. Devon, Frank.

Grouard; lac, au sud du lac Grand Ours, Mack.; nommé par J. M. Bell, d'après Mgr Grouard, O.M.I., évêque catholique d'Athabasca.

Grove; montagne, I. Devon, Frank.; d'après J. B. Grove, second du navire de S.M., l'*Assistance*, expédition Belcher, 1852-54.

Guillemard; baie, I. du Prince de Galles, Frank.; nommée par M'Clintock, d'après le révérend William Henry Guillemard, D.D. (1815-87), Cambridge, Angleterre, l'un des souscripteurs de l'expédition M'Clintock, 1857-59.

Gyrfalcon; île, Ung.; à cause du grand nombre d'oiseaux de ce nom (*en fr.* gerfauts) qu'on y vit.

H

Haakon VII; côte, I. de Victoria, Frank.; d'après le roi Haakon VII, souverain régnant de la Norvège; nommée par Amundsen, 1905.

Haacorn; île, I. Ellesmere, Frank.; mot norvégien, qui signifie 'île aux Squales'. (Sverdrup.)

Haddington; chaîne de montagnes, I. Devon, Frank.; d'après Thomas Hamilton, 9ème comte d'Haddington, premier lord de l'Amirauté, 1841-46.

Haddo; baie, I. Baillie Hamilton, Frank.; nommée par Penny, 1851, 'hommage à lord Haddo' — George John James (Hamilton Gordon), 5ème comte d'Aberdeen (1816-64), succéda en 1860.

Haeckel; butte, Yukon; d'après le professeur Ernest Heinrich Haeckel, né en 1834, distingué naturaliste allemand; l'un des principaux défenseurs de la théorie biologique de l'évolution; nommée par Schwatka.

Haezard; presqu'île, I. de Baffin, Frank.; d'après A. G. Haezard, Enfield, Conn. (Hall, 1862.)

Hairy (Chevelu); lac, rivière Nelson, Kee.; Franklin, dans son 'Voyage à la mer polaire' en parle comme d'une 'étendue d'eau de peu de profondeur, où des joncs poussent en abondance, et nommée pour cette raison lac Chevelu'.

Haldane; rivière, lac Grand Ours, Mack.; d'après John Haldane, un des chefs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Halkett; baie, golfe Boothia, Ké.; d'après John Halkett, un des directeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; nommée par Rae, 1847.
Halkett; île, embouchure du Mackenzie, Mack.
Halkett; île, I. de Victoria, Frank.
Halkett; pointe, péninsule Melville, Frank.

Halkett; cap, I. Bathurst, Frank.; probablement d'après l'inventeur du bateau pliant Halkett, le lieutenant Peter Halkett, M.R. (fils de John Halkett.)
Halkett; cap, I. Hélène, groupe Berkeley, Frank.

Hall; baie, golfe du Couronnement, Mack.; d'après "le capitaine Basil Hall, de la Marine royale." (Richardson, 1826.)

Hall; bassin, I. Ellesmere et Groënland; d'après C. F. Hall (1821-71), explorateur arctique américain; première expédition à l'île de Baffin, 1860-62; deuxième, à la baie Repulse et à l'île du Roi-Guillaume, 1864-69; troisième, à la mer polaire, en passant par le détroit de Smith, 1871; mourut dans le nord du Groënland en novembre 1871.

Hall; île, au large de l'île Byam Martin, Frank.; d'après le charpentier du *Resolute.*

Hall; île, I. de Baffin, Frank.; Frobisher, dans le récit de ses voyages ('Frobisher's Voyages', p. 82), rapporte que "le commandant du navire atterrit sur la première île, et l'appela, de son nom, île de Hall" — Christopher Hall, commandant du *Gabriel* dans la première expédition Frobisher, 1576, et de l'*Ayde* dans le second voyage.

Hallowell; cap, I. de Baffin, Frank.; nommé par le lieutenant Reid, de l'expédition Parry, 1882, "par respect pour le vice-amiral Sir Benjamin Hallowell" (1760-1834.)

Halse; cap, I. Melville, Frank.; d'après James Halse, commis de l'*Hecla*. (Parry, 1820.)

Hamelin; mont, I. Melville, Frank.; d'après l'amiral Hamelin, qui commandait la flotte de la mer Noire pendant la guerre de Crimée.

Hamilton; baie, I. de Baffin, Frank.; probablement d'après Alex. Hamilton Douglas, 10ème duc de Hamilton (1767-1852); nom donné par Ross, 1818.

Hamilton; cap, I. Banks, Frank.; d'après le lieutenant Richard Vesey Hamilton, du navire de S.M., le *Resolute*, expédition Belcher, 1852-54; devint plus tard l'amiral Sir Richard Vesey Hamilton.
Hamilton; île, au large de l'île Melville, Frank.
Hamilton; île, au large de l'île Russell, Frank.

Hamilton; cap, I. de Victoria, Frank.; probablement d'après le capitaine W. A. Baillie-Hamilton, M.R., deuxième secrétaire de l'Amirauté, 1845-55.

Hamilton; île, détroit de Barrow, Frank.

Hamilton; pointe, I. du Prince de Galles, Frank.

Hamilton; baie et rivière, frontière entre l'Ungava et le Québec; probablement nommées d'après Sir Charles Hamilton, gouverneur de Terre-Neuve en 1821.

Hamilton; pointe, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae, 1847, ''d'après un proche parent.''

Hamilton Fish; pic, I. Ellesmere, Frank.; d'après Hamilton Fish (1808-93), homme d'Etat américain; Secrétaire d'Etat, 1869-77; l'un des négociateurs du traité de Washington, 1871.

Hamlen; baie, I. de Baffin, Frank.; d'après S. L. Hamlen, Cincinnati, Ohio. (Hall, 1861.)

Hanbury; rivière, tributaire de la rivière Thelon, Mack.; d'après David T. Hanbury (1864-1910), qui le premier en remonta le cours, 1899.

Hancock; collines, lac Laberge, Yukon; d'après le général Winfield Scott Hancock (1824-86), général américain; fit les campagnes du Mexique et de la Guerre civile; nom donné par Schwatka.

Hansen; cap, I. de Victoria, Frank.; nommé par Amundsen, 1905, d'après Kofoed Hansen, père (?) du premier lieutenant Godfred Hansen, commandant en second de l'expédition.

Hansteen; lacs, péninsule Boothia, Frank.; d'après le professeur Christopher Hansteen (1784-1873), astronome et physicien norvégien, se fit remarquer surtout par ses recherches dans le domaine du magnétisme terrestre; inventeur d'une aiguille d'inclinaison. (John Ross, 1831.)

Harbour (Havre); fiord, I. Ellesmere, Frank.; descriptif. (Sverdrup.)

Harding; rivière, côte de l'Arctique, Mack.; Richardson dit: ''M. Kendall lui donna le nom de son ami, le lieutenant Harding, de la Marine royale'' — probablement le même qui a donné son nom à la pointe Harding (*q. v.*)

Harding; pointe, I. Southampton, Kee.; d'après le lieutenant Francis Harding, du navire de S.M., le *Griper*, voyage de Lyon, 1824.

Hardinge; montagnes, I. du Prince Patrice, Frank.; d'après le maréchal d'armée Sir Henry Hardinge, 1er vicomte Hardinge de Lahore (1785-1856), général anglais, se distingua pendant la guerre de la Péninsule et à Ligny; commandant-en-chef de l'armée britannique, 1852-56.

Hardwicke; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après Philip, 3ème comte de Hardwicke (1757-1834), colonel dans l'armée; M.P., 1780-90; nom donné par Ross en 1818.

Hardy; baie, péninsule Boothia, Frank.; nommée par John Ross, 1830, probablement d'après l'amiral Thos. Hardy. (*Voir* pointe Hardy.)

Hardy; baie, I. Melville, Frank.; ''d'après le lieutenant Hardy, du Service hydrographique de l'Amirauté.'' (Mecham, 1853.)

Hardy; cap, I. Matty, Frank.; nommé par Ross, 1830, probablement d'après l'amiral Sir Thos. Hardy. (*Voir* pointe Hardy.)

Hardy; cap, I. Devon, Frank., nommé par Inglefield, 1852, d'après ''mon ancien compagnon de mess et camarade, le lieutenant Hardy.'' (*Voir* baie Hardy, I. Melville.)

Hardy; pointe, côte de l'Arctique, Kee.; d'après l'amiral Sir Thomas Hardy (1769-1839), capitaine de Nelson à bord du *Victory* à Trafalgar; contre-amiral, 1825; lord de l'Amirauté, 1830-34; gouverneur de l'hôpital de Greenwich, 1834-39. (Back, 1834.)

Hardy; cap, I. Matty, Frank.

Hare (Lièvre) ; fiord, I. Ellesmere ; à cause du nombre de lièvres qu'on y vit. (Sverdrup.)

Hare Indian (des Indiens Lièvres) ; rivière, tributaire du Mackenzie, Mack. ; d'après la tribu sauvage des Lièvres, ainsi appelés "parce que les lièvres et le poisson constituent leur principale nourriture."

Hargrave; rivière, côte de l'Arctique, Mack.; nommée par Simpson, 1838, d'après Jos. Jas. Hargrave, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; en 1847, fut chef. En 1833, Simpson écrivait: "Après Miles, au poste (York Factory), vient Mr Hargrave, qui gère les magasins . . . mon ami le plus intime au pays, et qui deviendra probablement un homme très important."

Hargrave; pointe, golfe Boothia, Kee. (Rae, 1847.)

Harper; île, I. de Baffin, Frank.; d'après Harper Bros., éditeurs, New York. (Hall, 1862.)

Harris; hauteurs, I. de Baffin, Frank.; d'après J. N. Harris, New London, Conn. (Hall, 1862.)

Harrison; île, golfe Boothia, Kee.; nommée par Rae, d'après Benjamin Harrison, l'un des directeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Harrison; île, delta du Mackenzie, Mack. (Franklin, 1826.)

Harrison; pointe, I. du Prince de Galles, Frank.; d'après E. N. Harrison, commis de l'*Assistance,* navire de l'expédition Austin; nom donné par Ommanney.

Harrowby; baie, baie de Liverpool, côte de l'Arctique, Mack.; nommée par Richardson, 1826, "en l'honneur du très honorable comte de Harrowby" — Dudley (Ryder), 1er comte de Harrowby (1762-1847), payeur-général, 1790; trésorier de la Marine, 1799-1801; secrétaire des Affaires Etrangères, 1804-05; lord président du Conseil, 1812-27.

Hartstene; pointe, péninsule Boothia, Frank.; d'après le lieutenant H. J. Hartstene, de la marine américaine, qui commandait l'expédition envoyée au secours de Kane, 1855. (M'Clintock, 1859.)

Harvey; île et pointe, groupe Berkeley, Frank.; probablement d'après Edward Harvey, vice-amiral de l'escadre bleue; nom donné par Richards, 1853.

Harvey; pointe, I. du Prince de Galles, Frank.; d'après W. Harvey, quartier-maître, qui faisait partie de l'équipe des traîneaux de Allen Young. (M'Clintock, 1859.)

Harwood; île, au large de l'île Bathurst, Frank.; d'après J. Harwood, mécanicien du *Pioneer*, expédition Austin, 1850-51, et expédition Belcher, 1852-54.

Hassel; détroit, entre les îles Amund Ringnes et Ellef Ringnes, Frank.; d'après Sverre Hassel, qui faisait partie de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Haswell; pointe, I. Banks, Frank.; d'après le lieutenant W. H. Haswell, du navire de S.M., l'*Investigator*, voyage de Collinson, 1850-54.

Hatton; promontoire, I. Résolution, I. Baffin, Frank.; probablement d'après Sir Christopher Hatton (1540-1591), lord chancelier d'Angleterre, et ami de la reine Elizabeth.

Haughton; cap, île du Prince de Galles, Frank.; d'après le professeur Haughton, de Dublin. (M'Clintock, 1859.)

Haven; cap, I. de Baffin, Frank.; d'après Henry P. Haven, New London, Conn. (Hall, 1862.)

Haviland; baie, péninsule Melville, Frank.; nommée par Parry, 1821, "d'après le révérend James Haviland de Bath."

Hawks; cap, I. Ellesmere, Frank.; nommé par Kane d'après le docteur Hawks, président de la Société américaine de Géographie, New York.

Hay; cap, côte de l'Arctique, Kee.; nommé par Back, 1834, "d'après le défunt sous-secrétaire des Colonies, zélé promoteur de l'expédition, et qui s'intéressait aux découvertes géographiques."

Hay; baie, détroit de Rae, Frank.; d'après J. H. Ray, premier commis de l'Amirauté; nom donné par Rae, 1854.

***Hay**; cap, I. du Prince Patrice, Frank. (Mecham, 1853.)

***Hay**; îles, I. du Prince de Galles, Frank. (Ommanney, 1851.)

***Hay**; pointe, I. de Victoria, Frank. (M'Clure, 1853.)

***Hay**; cap, I. de Bylot, Frank.; l'origine de ce nom est probablement la même que celle de la baie de Hay (*q. v.*)

Hay; cap, I. Melville, Frank.; nommé par Parry, d'après le secrétaire particulier de lord Melville, premier lord de l'Amirauté.

Hay; cap, I. Bylot, Frank. (Ross, 1818.)

Hay; pointe, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1820.)

Hay; rivière, Alberta et Mac.; à cause de l'abondance de foin le long de ses rives.

Hayes; cap, I. de Baffin, Frank.; d'après le docteur Isaac Israel Hayes (1831-1881), explorateur arctique américain; chirurgien de la seconde expédition Grinnell (Kane), 1853-55; commanda une expédition arctique, 1860-61.

Hayes; pointe, I. Ellesmere, Frank.

Hayes; détroit, I. Ellesmere, Frank.

Hayes; rivière, Kee.; d'après Sir James Hayes, secrétaire du prince Rupert, et l'un des membres fondateurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Hayes; rivière, baie Cockburn, Kee.; d'après Rutherford Birchard Hayes (1822-93), dix-neuvième président des Etats-Unis.

Hayter; promontoire, I. Ellesmere, Frank.; probablement d'après Hayter, qui, en 1854, était Secrétaire du Trésor; nom donné par Inglefield, 1853.

Hazen; lac, I. Ellesmere, Frank.; d'après William Babcock Hazen (1830-87), major-général de l'armée des Etats-Unis; se distingua pendant la Guerre civile; Officier-en-chef du Service des signaux, 1880-87.

Hearne; cap, côte de l'Arctique, Mack.; nommé par Franklin, 1821, "juste tribut à la mémoire de ce voyageur persévérant" — Samuel Hearne (1745-92); explora l'Amérique britannique du Nord, 1769-72; fut le premier blanc qui vit la côte arctique du continent nord-américain.

Hearne; pointe, I. Melville, Frank. (Parry, 1819-20.)

Hecla; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après le navire de S.M., l'*Hecla*, des expéditions Parry, 1819-20, 1821-23, 1824-25. (Nares, 1875-76.)

Hecla and Fury; îles, péninsule Boothia, Frank.; d'après les deux navires que commandait Parry, en 1821-23 et en 1824-25; noms donnés par John Ross.

Hecla and Griper; bancs, I. Baffin, Frank.; nommés par Parry, 1820, d'après les deux navires qu'il commandait.

Hecla and Griper; baie, I. Melville, Frank.

Hector; île, détroit d'Hudson, Frank.; d'après le général Hector Macdonald; se distingua pendant la guerre des Boers, dans le Sud-africain. (R. Bell, 1897.)

Heiberg; *voir* Axel Heiberg.

Hellgate; détroit, entre les îles Kent et Ellesmere, Frank.; nom donné par Sverdrup, en 1899; traduction, "porte de l'enfer"; "personne de nous n'avait jamais vu d'eaux aussi absolument impossibles à naviguer que ce détroit."

---

*Quelques-uns de ces endroits ont probablement été nommés d'après le capitaine Lord John Hay, lord de l'Amirauté, 1846-53.

Hendriksen; détroit, entre les îles Cornwall et Amund Ringnes, Frank.; d'après Peder Leonard Hendriksen, qui faisait partie de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Helpman; promontoire, I. Devon, Frank.; d'après Edward J. H. Helpman, commis du *Terror* pendant le voyage de Franklin; nom donné par M'Clintock, 1851.

Henderson; pointe, I. Southampton, Kee.; ''d'après M. Henderson'' — John Henderson, aspirant de marine à bord du *Fury*, 1821; nom donné par Parry, 1821.

Henderson; creek, tributaire de la rivière Yukon, Yukon; d'après Robert Henderson, mineur; découvrit les placers du Klondike.

Henderson; havre, détroit d'Hudson, Frank.; d'après l'amiral Henderson. (R. Bell, 1897.)

Henrietta Maria; cap, baie d'Hudson, Kee.; d'après Henrietta Maria (1609-69), épouse de Charles 1er, et fille de Henri IV de France; nom donné par James, 1631.

Henry; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après Joseph Henry (1797-1878), physicien américain; connu surtout par ses recherches en électro-magnétisme.

Hepburn; île, golfe du Couronnement, Mack.; d'après John Hepburn, marin anglais qui accompagnait Franklin, 1819-22; serviteur particulier de Franklin.

Hepburn; promontoire, I. du Prince de Galles, Frank.

Herbert; pointe, I. Bathurst, Frank.; probablement d'après le contre-amiral Sir Thomas Herbert (1793-1861); lord de l'Amirauté, 1852. Ou bien, d'après F. B. Herbert, second de l'*Assistance*, expédition Belcher, 1852-54.

Herbert; pointe, I. Victoria, Frank.

Herschel; cap, I. Devon, Frank.; d'après Sir William Herschel (1738-1822), le célèbre astronome anglais; découvrit la planète Uranus, 1781; astronome de la Cour, 1782. ''Dans presque toutes les branches de l'astronomie physique moderne, il fut un pionnier.'' Nom donné par Parry, 1819.

Herschel; île, côte de l'Arctique, Yukon. (Franklin, 1821.)

Herschel; baie et île, I. Ellesmere, Frank.; d'après Sir John Frederick William Herschel (1792-1871), célèbre astronome et physicien anglais; fils de Sir William Herschel.

Herschel; cap, I. du Roi-Guillaume, Frank. (Simpson, 1839.)

Hess; rivière, Yukon; d'après Michel Hess, pionnier du Yukon.

Heytesbury; cap, péninsule Boothia, Frank.; d'après Sir William A'Court (*q. v.*), second baronnet de Heytesbury (1779-1860); nom donné par Ross, 1829.

Heywood; chaîne de montagnes, rivière de Backs, Mack.; nom donné par Back, 1834, ''d'après mon regretté ami, le capitaine Peter Heywood, M.R.'' (1773-1831.)

Hilgard; baie, I. Ellesmere, Frank.; d'après Julius Erasmus Hilgard (1825-91), physicien américain; surintendant du Service d'Arpentage côtier des Etats-Unis (U. S. Coast Survey), 1881-85.

Hilgard; cap, I. Ellesmere, Frank.

Hill; cap, I. de Baffin, Frank.; d'après George H. Hill, de Cincinnati, Ohio. (Hall, 1862.)

Hill; rivière, rivière Hayes, Kee.; nom local d'une partie de la rivière Hayes; à cause d'une haute montagne, près du poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Hinde; lac, Mack.; nommé par J. B. Tyrrell, d'après le docteur George Jennings Hinde.

Hislop; lac, rivière Marian, grand lac des Esclaves, Mack.; nom donné par J. M. Bell, d'après un 'traiteur libre' du lac Marian.

Hoare; cap, I. Melville, Frank.; probablement d'après Samuel Hoare, fils, de Hampstead, Angleterre, dont Parry épousa la veuve. (Parry.)

Hobhouse; creek, I. Devon, Frank.; nommé par Parry, 1819, "d'après mon parent, Sir Benjamin Hobhouse" (1757-1831); créé baronnet en 1812.

Hobson; pointe, péninsule Boothia, Frank.; d'après W. R. Hobson, lieutenant de la Marine royale; lieutenant du *Fox*, expédition M'Clintock, 1857-59.

Hodgkin; cap, péninsule Boothia, Frank; nommé par Kennedy, 1852, "en l'honneur de mon estimé ami, le docteur Hodgkin, qui, je l'espère, me permettra . . . de reconnaître ainsi le zèle inlassable qu'il déploie pour relever la condition des indigènes des territoires de la baie d'Hudson."

Hodgson; promontoire, I. Devon, Frank.; probablement d'après Geo. H. Hodgson, lieutenant du *Terror* pendant le dernier voyage de Franklin.

Hodgson; pointe, I. du Roi-Guillaume, Frank. (M'Clintock, 1859.)

Hogarth; pointe; I. Devon, Frank.; nommée par Penny, 1851, "d'après William Hogarth, Ecr., d'Aberdeen, auquel notre expédition devait beaucoup."

Hogarth; baie, I. de Baffin, Frank. (Penny.)

Hogarth; détroit, I. de Baffin, Frank.

Hogback (Dos de Cochon); montagne, I. Ellesmere, Frank.; "à cause de la ligne légèrement courbée que décrit son sommet." (Greely.)

Hoile; pointe, I. Melville, Frank.; d'après James Hoile, voilier de l'*Assistance*. (*Voir* Hoyle.)

Holey (Troué); lac, rivière Hayes, Kee.; ainsi nommé à cause d'un endroit, vers la partie basse du lac, où l'on n'a pu encore atteindre le fond.

Holmfeld; mont, I. Victoria, Frank.; d'après Dirckinck Holmfeld, lieutenant de la marine danoise; nom donné par Hansen, expédition Amundsen, 1905.

Homan; baie, I. Victoria, Frank.; nommée par Amundsen d'après C. H. Homan, qui souscrivit 1,000 couronnes au fonds destiné à couvrir les frais de l'expédition.

Homan; vallée, Yukon; d'après Charles A. Homan, le topographe de l'expédition; il accompagnait Schwatka en 1883.

Home; baie, côte orientale de l'île Baffin, Frank.; probablement d'après Sir Everard Home (1756-1832), chirurgien et anatomiste écossais; nom donné par Ross, 1818.

Home; cap, I. Devon, Frank.; nommé par Parry, 1819, "d'après Sir Everard Home." (*Voir* la baie Home.)

Home; île, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin.)

Honeyman; île, péninsule Melville, Frank.; nommée par Rae, 1847, "d'après mon frère" — probablement son nom de baptême.

Hood; rivière, golfe du Couronnement, Mack.; nommée par Franklin, en 1821, "en léger tribut à la mémoire de notre regretté ami et compagnon" — Robert Hood, M.R., lieutenant de l'expédition Franklin, 1819-21; assassiné par un métis, 1821.

Hooker; baie, I. Bathurst, Frank.; d'après Sir Wm Jackson Hooker (1785-1865), botaniste anglais notable; fut nommé directeur des Jardins de Kew en 1841; auteur de plusieurs ouvrages sur la botanique.

Hooker; îles, I. Bathurst, Frank.

Hooker; montagne, chaîne Melville, côte de l'Arctique, Mack. (Richardson, 1825.)

Hoole; canyon et rivière, rivière Pelly, Yukon; nommés par R. Campbell, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1843, du nom de son interprète.

Hooper; cap, I. de Baffin, Frank.; nommé par John Ross, 1818, d'après William Harvey Hooper, lieutenant de l'*Alexander*, 1818, de l'*Hecla*, 1819-20 et 1824-25, et du *Fury*, 1821-23.

Hooper; baie, péninsule Melville, Frank. (Parry, 1822.)

Hooper; île, I. Melville, Frank. (Parry, 1819.)

Hooper; île, côte de l'Arctique, Mack.; d'après le lieutenant William Hulme Hooper, M.R. (1827-54); second du *Plover*, 1848-49; lieutenant du voyage de Pullen en bateau à la rivière Mackenzie, 1849-50.

Hooper; cap, I. Bathurst, Frank.; probablement d'après William Hulme Hooper. (*Voir* le précédent.)

Hope; baie, golfe du Couronnement, Mack.; "d'après le vice-amiral Sir William Johnstone Hope (1766-1831), l'un des lords de l'Amirauté." (Franklin, 1821.)

Hope; cap, détroit Dolphin et Union, Mack. (Franklin.)

Hope (Espérance); cap, Roes Welcome, baie d'Hudson, Kee.; nom donné par Middleton, en 1742, "car il (ce cap) nous donna à tous une grande joie et des espérances que c'était la partie de l'Amérique la plus au nord, voyant peu ou point de terre vers le nord."

Hopes Advance; cap, détroit d'Hudson, Ung.; Hudson, en 1610, l'appela "Prince Henries Forland" (promontoire du prince Henri); maintenant connu sous le nom de Hopes Advance.

Hopes Check (Espérance Déçue); baie d'Hudson, Kee.; ce nom, dit Miller Christy, "ne fut donné qu'à l'endroit où Button rencontra pour la première fois la côte occidentale de la baie d'Hudson, vers la latitude indiquée (60° 40'). C'était la première fois qu'on découvrait la rive ouest de la baie, et l'on ne peut douter . . . que Button avait cru jusque-là pouvoir continuer à naviguer jusqu'au grand océan à l'ouest; il fut donc sérieusement déçu dans ses espérances quand il rencontra la terre." Ce nom fut donné par Button en 1612; il est maintenant tombé en désuétude.

Hope Monument; île, I. Devon, Frank.; nommée par John Ross, 1818, "d'après mon regretté ami, l'un des lords de l'Amirauté, qui m'avait recommandé pour le commandement de cette expédition, et le dernier acte de sa vie précieuse fut la signature de mes ordres, sur son lit de mort" — Sir George Hope.

Hopewell; pointe et manche, côte orientale de la baie d'Hudson, Ung.; probablement d'après un navire de ce nom. Knight s'embarqua sur le *Hopewell*, en 1606.

Hopkins; baie, péninsule Melville; nommée par Rae, 1847, d'après un ami.

Hoppner; cap, I. Melville, Frank.; d'après Henry P. Hoppner, lieutenant de l'*Alexander*, 1er voyage de John Ross, 1818; du *Griper*, 1ère expédition Parry, 1819-20; de l'*Hecla*, seconde expédition Parry, 1821-23; commandant du *Fury*, 3ème expédition Parry, 1824-25.

Hoppner; baie, péninsule Melville, Frank.

Hoppner; rivière, côte de l'Arctique, Mack. (Richardson, 1826.)

Horn; montagnes, au nord-ouest du Grand Lac des Esclaves, Mack.; traduction erronée du mot sauvage, signifiant "dernière montagne", c'est-à-dire la dernière chaîne qui traverse le Mackenzie — quand on le remonte.

Hornby; cap, I. Devon, Frank.; probablement d'après l'amiral Sir Geoffrey Thos. Phipps Hornby; lord de l'Amirauté, 1875-76; contre-amiral, 1869; vice-amiral, 1875; amiral, 1879.

Hornby; pointe, I. Victoria, Frank.

Hornby; mont, I. Ellesmere, Frank. (Nares, 1876.)

Hornby; île, I. du Roi-Guillaume, Frank.; d'après Frederick Hornby, second du *Terror*, de l'infortunée expédition Franklin. (M'Clintock, 1859.)

Horsburg; cap, I. Philpot, Frank.; nommé par Ross, 1818, "en hommage à l'hydrographe de l'honorable Compagnie des Indes Orientales"—James Horsburg (1762-1836.)

Horton; creek, rivière Pelly, Yukon; d'après Horton, de Starr et Horton, prospecteurs.

Horton; rivière, baie Franklin, Mack.; nommée par Richardson, 1826, "en l'honneur de [Wilmot Horton], sous-secrétaire d'Etat pour les Colonies."

Hosken; baie, groupe Berkeley, Frank.; probablement d'après Richard Hoskyn, commandant, M.R., officier arpenteur; plus tard surintendant des chartes, Service hydrographique; m. en 1873.

Hotspur; cap, I. Bathurst, Frank.; du nom d'un des traîneaux de l'expédition Austin, le *Hotspur*.

Hotham; cap, I. Cornwallis, Frank.; nommé par Parry, 1819, "d'après le contre-amiral Sir Henry Hotham, l'un des lords commissaires de l'Amirauté" — Sir Henry Hotham, G.C.M.G., C.C.B. (1777-1833), vice-amiral de l'Escadre rouge, 3ème fils de Beaumont, second baron Hotham.

Hottah; lac, rivière Camsell, Mac.; nom sauvage, signifiant "orignal de deux ans."

Houghton; promontoire, I. du Prince Patrice, Frank.; probablement d'après J. H. N. Houghton, premier commis de l'Amirauté; nom donné par Mecham, en 1853.

Houston Stewart; île, I. Cornwallis, Frank.; nommée par Penny, d'après l'amiral Sir Houston Stewart (1791-1875), l'un des lords de l'Amirauté.

Hoved; île, fiord Baumann, I. Ellesmere, Frank.; mot norvégien qui signifie "tête" ou "principale." (Sverdrup.)

Hovgaard; îles, I. du Roi-Guillaume, Frank.; nommées par Amundsen, 1904, d'après le commandant A. P. Hovgaard, de la Marine royale danoise; fut météorologiste à bord du *Vega* dans le voyage de Nordenskjold, 1878-79; né en 1853, m. en 1910.

Hoyle; baie, I. Melville, Frank.; probablement d'après James Hoile, voilier à bord de l'*Assistance*; faisait partie de l'équipe de traîneaux de M'Clintock, 1851. (*Voir* Hoile.)

Hubbard; cap, I. Axel Heiberg, Frank.; d'après Thomas H. Hubbard, membre du Peary Arctic Club. (Peary.)

Hubbart; pointe, baie d'Hudson, Kee.; en 1612 Button nomma "Hubbert's Hope", d'après Josias Hubart, second (ou pilote) d'un de ses navires; le nom fut probablement donné à cette pointe.

Hubbel; pointe, I. de Baffin, Frank.; d'après Charles C. Hubbel, Hudson, N.Y. (Hall, 1862.)

Hudson; baie et détroit, T.N.O.; d'après Henry Hudson, navigateur; parti, en 1610, à la découverte d'un passage du Nord-Ouest, il entra dans le détroit et la baie qui portent son nom, et hiverna dans la baie James; son équipage se mutina le printemps suivant; le 23 juin 1611, il fut lié et abandonné, avec huit autres, dans une petite embaraction, sur les eaux de la baie d'Hudson; on ne les revit plus.

Hudson; île, I. de Baffin, Frank.; d'après Frederick Hudson, de New York, "ami dévoué des explorations arctiques." (Hall, 1861.)

Hughes-Hughes; cap, I. Matty, détroit de Jas. Ross, Frank.; d'après Hughes-Hughes, M.P., membre du Comité choisi qui recommanda le vote de £5,000 à Ross; nom donné par Ross, 1829-31.

Hull; baie, isthme de Boothia, Kee.; probablement d'après la ville de Hull, en Angleterre; nom donné par John Ross, 1829.

Humboldt; bras de mer, I. du Roi-Guillaume, Frank.; d'après le baron Frederick Heinrich Alexander von Humboldt (1769-1859), célèbre savant et auteur allemand; son "Kosmos", paru en 1845-48, est peut-être le plus fameux de ses ouvrages; nom donné par M'Clintock, 1859.

Humphries; promontoire, I. de Melville, Frank.; probablement d'après Wm Humphries, de l'équipe en traîneaux de Mecham, 1853.

Hunker; creek, rivière Klondike, Yukon; d'après un mineur de ce nom.

Hunter; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après Robert Mercer Taliaferro Hunter (1809-87), homme d'Etat américain.

Hunter (Chasseur); lac, Mack.; nom donné par Franklin, 1820, parce qu'il y fit la rencontre de quatre chasseurs, qui arrivèrent avec la viande de deux rennes au moment où lui et ses compagnons avaient grandement besoin de nourriture.

Hurd; cap, I. Devon, Frank.; nom donné par Parry, 1819, d'après le capitaine Thomas Hurd, hydrographe de l'Amirauté.

Hurd; cap, I. Ellesmere, Frank. (Ross, 1818.)

Hurd; bras de mer, péninsule Melville, Frank. (Parry, 1821.)

Hutchison; baie, côte de l'Arctique, Mack.; nommée par Richardson, 1826, d'après "mon estimé ami, Copland Hutchison, Ecr., chirurgien extraordinaire de S.A.R. le duc de Clarence" — plus tard Guillaume IV.

Hvalros; baie, I. Ellesmere, Frank.; mot norvégien qui signifie "baie des morses"; nom donné par Sverdrup à cause du nombre de morses ou vaches marines qu'il y prit.

Hyde; bras de mer, I. Devon, Frank.; probablement d'après le vice-amiral Sir Hyde Parker. (*Voir* montagne Parker.)

Hyland; rivière, rivière Liard, Yukon; d'après un prospecteur qui remonta une partie de son cours.

I

Ibbetts; baie, I. de Melville, Frank.; d'après William Ibbets, mécanicien du navire de S.M., l'*Intrepid*, expédition Belcher, 1852-54.

Ice-dam (Digue de Glace); rivière, tributaire du Kaniapiskau, Ung.; traduction du mot sauvage, *riachikiastook*.

Icy (Glacée); rivière, tributaire de la rivière de Backs, Mack.; nom descriptif.

Indian House (Maison sauvage); lac, rivière George, Ung.; nom donné par John McLean, chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; il trouva un certain nombre de sauvages qui vivaient sur les bords de ce lac.

Ingersoll; îles, rivière Yukon, près du fort Selkirk, Yukon; d'après le colonel Ingersoll, de Washington, E.U.; nom donné par Schwatka.

Inglefield; cap, péninsule Melville, Frank.; d'après le capitaine (plus tard, amiral Sir) Edward A. Inglefield, explorateur arctique; contre-amiral, 1869; vice-amiral, 1875; amiral, 1879.

Inglis; baie, I. Devon, Frank.; "d'après Sir R. H. Inglis, M.P., qui s'est toujours intéressé aux recherches faites pour découvrir Sir J. Franklin, et en a suivi le progrès, dans un véritable esprit de philanthropie", — Sir Robert Harry Inglis (1786-1855); nom donné par Penny, 1851.

Inglis; baie, I. de Baffin, Frank.

Inglis; baie, côte de l'Arctique, Kee. (Rae, 1854.)

Inglis; île, détroit de Jones, Frank. (Inglefield, 1852.)

Inglis; pic, I. Ellesmere, Frank.

Inglis; détroit, I. Devon, Frank.

Inlin; ruisseau, rivière au Gravier (*Gravel*), montagnes Rocheuses, Mack.; nom montagnais, qui signifie "petite rivière."

Inman; havre, golfe du Couronnement, Mack.; nommé par Franklin, 1821, "d'après mon ami, le professeur du Collège naval royal de Portsmouth" — James Inman (1776-1859), professeur de Navigation et de Science nautique.

Inman; rivière, côte de l'Arctique, Mack.

Intrepid; creek, I. Cornwallis, Frank.; d'après le navire de S.M. l'*Intrepid*, qui fut employé à la recherche de l'expédition Franklin.

Intrepid; baie, I. du Prince-Patrice, Frank.

Invincible; pointe, I. de Melville, Frank.; probablement d'après le navire de S.M., l'*Invincible*.

Irby and Mangles; baie, océan Arctique, Kee.; "d'après les capitaines Irby et Mangles, les voyageurs orientaux"; nom donné par Back, 1834.

Irelands Eye (l'Œil de l'Irlande); île, I. du Prince-Patrice, Frank.; nom donné par M'Clintock, natif de Dundalk, situé à une distance d'environ 40 milles de l'île Irelands Eye, dans le comté de Dublin, en Irlande.

Irving; baie, détroit d'Hudson, Frank.; d'après Washington Irving, auteur d'"Astoria", etc. (R. Bell, 1897.)

Irving; île, I. du Roi-Guillaume, Frank.; d'après John Irving, lieutenant à bord du *Terror* dans la dernière expédition de Franklin; nom donné par M'Clintock.

Irving; île, bras de mer Queens, Frank.

Isabella; banc, I. de Baffin, Frank.; nommé par John Ross, 1818, d'après l'*Isabella*, l'un des navires qu'il commandait.

Isabella; baie, I. de Baffin, Frank. (John Ross.)

Isabella; cap, I. Ellesmere, Frank. (John Ross.)

Isabella; cap, péninsule Boothia, Frank.; le commandant James C. Ross lui donna le nom de sa sœur, dont c'était l'anniversaire de naissance le jour que ce cap fut découvert, 1829.

Isabella; lac, rivière Camsell, Mack.; nommé par J. M. Bell, d'après Mlle Isabella Gaudet, du fort Bonne-Espérance (Good Hope.)

Isabella Louisa; île, péninsule Boothia, Frank.; nommée par John Ross, d'après lady Parry, épouse de Sir William Edward Parry.

Isachsen; cap et terre, I. Ellef Ringnes, Frank.; d'après Gunerius Ingvald Isachsen, cartographe de l'expédition Sverdrup, 1898-1902.

Isachsen; pointe, I. de Victoria, Frank. (Amundsen, 1905.)

Isfjeld; pointe, I. Ellesmere, Frank.; mot norvégien, signifiant "montagne de glace".

Island (aux Iles); lac, Mack.; à cause du grand nombre d'îles qu'il renferme.

Israel; cap, I. Ellesmere, Frank.; probablement d'après le sergent Edward Israel, expédition Greely, 1881-84.

Issorkitok; baie, Ung.; nom esquimau, qui signifie "endroit herbeux."

Itsi; lac, rivière Ross, Yukon; nom sauvage, qui signifie "vent".

Itsi; montagne, Yukon.

J

Jackman; détroit, I. de Baffin, Frank.; dans la relation des trois voyages de Frobisher (*"Frobisher's Three Voyages"*, p. 134), il est dit que "ce détroit fut nommé détroit de Jackman, du nom du lieutenant-commandant, qui le vit le premier" — Charles Jackman, commandant de l'*Ayde*, 1577, et premier pilote, 1578, du *Thomas Allen*.

Jackson; baie, I. de Baffin, Frank.; nommée par Parry, 1819, "d'après le capitaine Samuel Jackson, de la Marine royale."

Jalabert; baie, Roes Welcome, Kee.; nommée par le lieutenant Holding du *California*, 1747, "d'après M. [Isaac] Jalabert, commerçant de la ville de Londres, et souscripteur généreux à cette entreprise."

James; baie, Ung.; d'après Thomas James (1593-1635?), explorateur; partit de Bristol, Angleterre, en 1631, à la découverte du passage du Nord-Ouest; hiverna dans la baie James, et retourna en Angleterre en 1632.

James; cap, détroit d'Hudson, Frank.; "d'après le docteur James Douglas, des mines *Copper Queen*, et des ateliers de fonte de Douglas, Ariz."; anciennement de Québec. (R. Bell, 1897.)

James; lac, bras nord du Grand Lac de l'Esclave, Mack.; nommé par J. M. Bell, d'après James Hislop, qui faisait la traite des fourrures au lac Marian.

James; rivière, rivière Hood, Mack.; nommée par Franklin, 1821, probablement d'après son frère, James Franklin (1783-1834); entra au service de la Compagnie des Indes orientales; plus tard, membre agrégé de la Société royale.

Jameson; îles, golfe du Couronnement, Mack.; nommées par Franklin, 1821, "en l'honneur du distingué professeur de minéralogie à Edinbourg" — Robert Jameson (1774-1854.)

Jameson; baie, I. du Prince Patrice, Frank.

Jameson; cap, I. de Baffin, Frank. (John Ross, 1818.)

James Ross; baie, I. Ellesmere, Frank.; d'après le contre-amiral Sir James Clark Ross (1800-62), navigateur arctique et antarctique. (*Voir* aussi Ross.)

James Ross; cap, I. Melville, Frank.

James Ross; presqu'île, long. 91° O., côte de l'Arctique, Kee.

James Ross; pointe, océan Arctique, Kee. (Back, 1834.)

James Ross; détroit, I. du Roi-Guillaume, Frank.

Jammerbugten; baie, I. Ellesmere, Frank.; nom norvégien, qui signifie "baie de malheur"; ainsi nommée par l'expédition Sverdrup, 1902, pour commémorer un séjour forcé de six jours en cet endroit.

Jane Dundas; île, isthme de Franklin, Kee.; d'après Jane Dundas, fille aînée du vicomte Melville, m. en 1862; nom donné par John Ross, vers 1833.

Jane Franklin; pointe, I. du Roi-Guillaume, Frank.; d'après lady Jane, épouse de Sir John Franklin (*voir* aussi Lady Franklin); nom donné par John Ross, 1830.

Jardine; rivière, baie de Franklin, Mack.; "d'après Sir Henry Jardine, baronnet, Secrétaire de l'Echiquier en Ecosse." (Richardson, 1826.)

Jekyll; lac, péninsule Boothia, Frank.; nommé par John Ross, 1831, "d'après mon ami, le capitaine [Edward] Jekyll, M.R."

Jenny Lind; *voir* Lind.

Jensen; cap, I. Victoria, Frank.; nommé par Amundsen, 1905, d'après l'inspecteur Dangaard-Jensen, du Groënland, qui lui aida à se procurer des chiens pour son expédition.

Jermain; cap, péninsule Melville, Frank.; d'après John Jermain, commissaire de l'*Hecla*, 1821-23; nom donné par Parry, 1822.

Johan; presqu'île, I. Ellesmere, Frank.; nom donné par Sverdrup.

John; pointe, I. du Prince-Patrice, Frank.; d'après John Brown (*q. v.*); nom donné par M'Clintock, 1853.

John; lac, rivière Ross, Yukon; nommé par Keele, d'après son chien de traîneau.

John Barrow; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après John Barrow, fils de Sir John Barrow. (*Voir* Barrow.)

John Barrow; île, bras de mer Queens, Frank.; nom donné par Penny.

Johnke; cap, I. Victoria, Frank.; nommé par Hansen, de l'expédition Amundsen, 1905, d'après F. H. Johnke, ministre danois des Affaires navales.

Jokel; baie, I. Ellesmere, Frank.; nommée par Sverdrup.

John Ross; montagne, I. Ellesmere, Frank. (*Voir* Ross.)

John Russell; pointe, I. Banks, Frank.; d'après John Russell, 1er comte Russell (1792-1878), homme d'Etat, orateur et auteur anglais; Secrétaire de l'Intérieur, 1835-39; Secrétaire de la Guerre et des Colonies, 1839-41; Premier Ministre, 1846-52; Président du Conseil, 1852-56; Premier Ministre, 1865-66; nom donné par M'Clure. (*Voir* aussi Russell.)

Johnson; pointe, I. Devon, Frank.; nommée par Inglefield, 1852, d'après son "défunt ami, le capitaine Johnson", qui "calcula la déviation de nos boussoles ordinaire et d'habitacle".

Joiner; baie, I. Ellesmere, Frank.; probablement d'après Robert Joiner, chef des chauffeurs à bord de l'*Alert*, 1875-76. (Nares, 1875.)

Jolliffe; glacier, I. Ellesmere, Frank.; probablement d'après Thomas Jolliffe, capitaine du grand hunier de l'*Alert*; nom donné par Nares, 1875-76.

Jones; cap, I. de Baffin, Frank.; d'après John D. Jones, Cincinnati, Ohio. (Hall, 1861.)

Jones; cap, baie James, Ung.; probablement d'après Samuel Jones, gouverneur adjoint de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1729-1735.

Jones; île, baie d'Hudson, Kee.

Jones; détroit, entre les îles Ellesmere et Devon, Frank.; nommé par Bylot et Baffin, 1616, d'après Sir Thomas Jones, commerçant, et lord maire de Londres, qui avait souscrit libéralement au fonds destiné à couvrir les frais de l'expédition.

Jones; tour, I. de Baffin, Frank.; d'après Charles T. Jones, Cincinnati, Ohio. (Hall, 1861.)

Jordan; rivière, I. de Baffin, Frank.; d'après Daniel B. Jordan, Cincinnati, Ohio. (Hall, 1861.)

Joseph Good; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après Joseph Good, officier inférieur du navire de S.M., l'*Alert*, expédition Nares, 1875-76.

Joseph Henry; cap, I. Ellesmere, Frank.; d'après Joseph Henry (1797-1878), physicien américain, connu surtout par ses recherches en électro-magnétisme.

Josephine; rivière et baie, péninsule Boothia, Frank.; "d'après la princesse héritière de Suède"; nom donné par John Ross, 1831.

Joy; baie et île, détroit d'Hudson, Ung.; d'après James Joy, 1er officier du *Diana*, de l'expédition à la baie d'Hudson, 1897.

Joy; mont, I. Melville, Frank.; d'après le quartier-maître du *Resolute*, 1852-54.

Joy; baie, I. Ellesmere, Frank.; d'après J. D. W. Joy, Boston, Mass.

Joy; pointe, I. Ellesmere, Frank.

Joy; montagne, Yukon; d'après le sergent Joy, de la Police montée du Nord-Ouest.

Jubilee; montagne, Yukon; en l'honneur du jubilé de S.M. la reine Victoria, en 1887.

Jubilee; île, détroit d'Hudson, Frank.; nom donné par R. Bell, en 1897 — année du jubilé de la reine Victoria.

Julian; pointe, détroit d'Hudson, Frank.; d'après Julian Hawthorne, romancier américain. (R. Bell, 1897.)

K

Kakinagimak; lac, rivière Churchill, Kee.; nom indien, signifiant "long".

Kakito; montagne, I. de Baffin, Frank.; esquimau, signifie "haute".

Kane; bassin, I. Ellesmere, Frank.; d'après le docteur Elisha Kent Kane (1820-57), officier médical supérieur de la première expédition Grinnell, sous les ordres du lieutenant De Haven; commanda la seconde expédition Grinnell, au détroit de Smith, 1853-55.

Kane; bras de mer, I. de Baffin, Frank.

Kane; baie, I de Cornwallis, Frank.

Kate Austin; lac, I. de Cornwallis, Frank.; d'après une parente (probablement son épouse ou sa mère) du capitaine Austin; nom donné par Penny, 1851.

Kapiskau; lac et rivière, Kee.; nom sauvage, signifiant "obstruée" ou "bloquée"; fut d'abord donné au lac, et plus tard à la rivière.

Kasba; lac, rivière Kazan, Mack.; nom sauvage, signifiant "perdrix blanche, ptarmigan".

Kasheshebogamog; lac, Ung.; nom sauvage, signifiant "lac aux nombreux canaux."

Kater; cap, côte occidentale de l'île de Baffin, Frank.; nommé par Parry, 1819, d'après "le capitaine Henry Kater (1777-1835), l'un des commissaires du Bureau des longitudes; la science lui doit beaucoup, à cause des perfectionnements qu'il apporta à la construction du pendule et de la boussole du navigateur."

Kater; cap, côte orientale de l'île de Baffin, Frank. (Ross.)

Kater; pointe, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821.)

Kawachamak; lac, source de la Grande rivière, Ung.; nom sauvage, signifiant "tortueuse."

Kay; pointe, côte de l'Arctique, Yukon; nommée par Franklin, 1826, "d'après un neveu que j'estime beaucoup."

Kazan; rivière, Mac. et Kee.; nom sauvage, signifiant: "rivière de la perdrix blanche."

Kazanjerri; lac, rivière aux Phoques, Ké.; dérivé du nom sauvage chippewyen, qui signifie "long".

Kean; pointe, I. de Victoria, Frank.; probablement d'après Charles John Kean (1811-68), célèbre acteur anglais.

Kearney; lac, à l'ouest du Grand Lac de l'Ours, Mack.; nommé par l'abbé Petitot en 1870, d'après un missionnaire de ses compagnons.

Keats; pointe, côte de l'Arctique, Mack.; "d'après l'amiral Sir Richard Goodwin Keats, grand-croix de l'Ordre du Bain (1757-1834), gouverneur de l'hôpital de Greenwich"; nom donné par Richardson, 1826.

Keele; pic, montagnes Rocheuses, Mackenzie et Yukon; d'après John Keele, du Service d'arpentage géologique; il explora la rivière Ross, le Yukon, et la rivière au Gravier, dans le Mackenzie, en 1907-08.

Keewatin; district; en cree et en chippewa signifie "le vent du nord".

Keith; baie, Grand Lac de l'Ours, Mack.; d'après George Keith, chef de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et qui était à la tête du fort Chipeywan lors de l'expédition Franklin, 1819-22.

Keith; anse, baie Comité, Ké. (Rae.)

Keith; îles, côte de l'Arctique, long. 102°, Mack.; nommées par Simpson, 1839. Ecrivant de York Factory, en 1832, Simpson disait: "Le vieux Keith est une araignée séchée; justes cieux, quel gouverneur! Je voudrais avoir cinq ans de plus; sous tous les autres rapports, sans vanité, je me sens parfaitement capable de remplir la position." Il y avait

apparemment deux Keith (les deux frères?) au service de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et l'on ne sait pas au juste si ce groupe d'îles a été nommé d'après George ou James Keith, ou d'après les deux. Le contrat unilatéral (''*deed poll*'') de 1834 fut signé par George Keith comme chef, et par James Keith comme chef en retraite.

Keith; pointe, Grand Lac de l'Esclave, Mack.; nommée par Back, 1833, ''en l'honneur de M. J. Keith, l'agent à Montréal de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.''

Kellett; cap, I. Banks, Frank.; d'après Henry Kellett (1806-75); fit trois croisières d'été dans le détroit de Bering, en 1848, 1849 et 1850; capitaine commandant le *Resolute* dans l'expédition Belcher, 1852-54; plus tard, vice-amiral et fait chevalier.

Kellett; cap, I. du Prince de Galles, Frank.

Kellett; île, golfe du Couronnement, Frank.

Kellett; rivière, baie de Pelly, côte de l'Arctique, Kee. (Hall.)

Kellett; détroit, îles Melville et Eglinton, Frank.

Kelly; pointe, I. Melville, Frank.; probablement d'après George Kelly, de l'équipe en traîneaux de Nares, 1853.

Keltie; île, groupe de la Société royale de Géographie; nom donné par Amundsen, 1905, d'après le docteur J. Scott Keltie, secrétaire et rédacteur de la Société royale de Géographie, Londres, Angleterre.

Keltie; baie, détroit d'Hudson, Frank. (R. Bell, 1897.)

Kelvin; montagne, Yukon; d'après feu William (Thomson) 1er lord Kelvin, célèbre mathématicien et physicien britannique; professeur de philosophie naturelle à l'Université de Glasgow, 1846-99; président de la *British Association* en 1871; fait chevalier, 1866; créé baron Kelvin, 1892.

Kendall; cap, golfe du Couronnement, Mack.; nommé par Richardson, 1826, ''d'après mon ami et compagnon hautement estimé'' — le lieutenant E. N. Kendall, M.R., arpenteur de l'expédition.

Kendall; cap, I. Southampton, Kee. (Lyon, 1824.)

Kendall; cap, I. Victoria, Frank.

Kendall; île, côte de l'Arctique, Mack. (Franklin, 1825.)

Kendall; pointe, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1825.)

Kendall; rivière, branche de la Mine de-Cuivre, Frank. (Franklin.)

Keniapiskau; rivière, rivière Koksoak, Ung.; nom montagnais, signifiant ''lac long, rocheux''.

Kennedy; bras de mer, entre l'île Ellesmere et le Groënland, Frank.; nommé par Kane, 1854, d'après John P. Kennedy, secrétaire de la Marine des Etats-Unis.

Kennedy; port, détroit de Bellot, Frank.; nommé par M'Clintock, 1858, ''d'après mon prédécesseur'' — William Kennedy; commandait le *Prince Albert*, 1851-53, première expédition privée de lady Franklin.

Kennedy; baie, I. du Prince de Galles, Frank.

Kennedy; cap, I. Bathurst, Frank.

Kent; île, au nord-est de l'île Devon, Frank.; d'après S.A.R. Edouard, duc de Kent (1767-1820), 4ème fils de Georges III; major-général et lieutenant-général, Halifax, 1794-98; général, 1799; commandant-en-chef de l'Amérique du Nord, 1799-1800; maréchal d'armée, 1805; à sa mort il laissa une enfant, Alexandrina-Victoria, laquelle monta sur le trône sous le nom de reine Victoria; nom donné par Belcher, 1854.

Kent; péninsule, Mack.; ''d'après S.A.R. la duchesse de Kent'', Marie Louisa Victoria (1786-1861), sœur de Léopold 1er, roi des Belges, et 4ème fille du duc de Saxe-Cobourg-Saalfield; nom donné par Simpson.

Kent; baie, péninsule Boothia, Frank. (Ross, 1831.)

Keppel; cap, péninsule Boothia, Frank.; probablement d'après le général George Thomas (Keppel) (1799-1891), 6ème comte d'Albermarle; hérita du titre en 1869; M.P. de Norfolk Est, 1832-35; nom donné par John Ross.

Keppel; promontoire, I. Ellesmere, Frank.; nommé par Nares, 1875, d'après "l'amiral, l'honorable Sir Henry Keppel, commandant-en-chef à Plymouth."

Ketza; rivière, rivière Pelly, Yukon; nommée par Robert Campbell, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1843, d'après un de ses canotiers indiens.

Kew; pointe, I. Melville, Frank.; nommée par Belcher, 1853, d'après les Jardins de Kew, Surrey, Angleterre.

Key; pointe, I. Melville, Frank.; probablement d'après l'amiral Sir Astley Cooper Key (1821-88) ; commanda l'*Amphion* dans la Baltique pendant la guerre de Russie, 1854-55.

Khemig; île, péninsule Melville, Frank.; ainsi nommée par Parry, en 1822; "ce mot servant à exprimer, en langue esquimau, tout ce qui ferme l'embouchure d'un endroit quelconque, ou en rétrécit l'entrée; on l'emploie aussi, dans un ordre plus familier, pour désigner le bouchon d'une bouteille, ou ce qui sert à boucher n'importe quoi."

Kiasko; lac, rivière Nelson, Kee.; mot indien, signifiant "mouette."

King; cap, I. Devon, Frank.; d'après le docteur Richard King (1811-76), voyageur et ethnologue arctique; chirurgien et naturaliste du voyage de Back par terre, 1833-35; assistant-chirurgien du *Resolute*, expédition Austin, 1850-51; fut la première autorité en matières arctiques qui recommanda qu'on fît des recherches à l'embouchure de la rivière de Back, pour retrouver les survivants de l'expédition Franklin, et ce fut là effectivement qu'on découvrit leurs restes.

King; île, côte de l'Arctique, Kee. (Back, 1834.)

King; pointe, I. Melville, Frank.

King; île, détroit d'Hudson, Ung.

King; pointe, côte de l'Arctique, Yukon; nommée par Franklin, 1826, d'après le capitaine Philip P. King (1793-1856), plus tard contre-amiral; fit l'arpentage de la côte australienne.

King, Charles; cap, I. de Baffin, Frank.; nom donné par Foxe, 1631: "Je l'appelai le promontoire du roi Charles." En honneur de Charles 1er (1600-48), couronné en 1626.

King Christian; île, Frank.; d'après Christian IX, né en 1818; roi de Danemark depuis 1863; ce nom a été rejeté par la Commission géographique (*voir* Findlay.)

King George; îles, baie d'Hudson, Ung.; d'après Georges III (1738-1820), roi d'Angleterre, 1761-1820. Ce nom est maintenant tombé en désuétude.

King George; détroit, Ung.

King James; cap, détroit d'Hudson, Ung.; d'après Jacques 1er (1566-1625), roi d'Angleterre, 1603-25; nom donné par Hudson, 1610.

Kingmiktok; île, Ung.; nom esquimau, signifiant "île aux chiens."

King William; île, Frank.; d'après Guillaume IV (1765-1837), roi de Grande-Bretagne et d'Irlande, 1831-37; nom donné par John Ross, 1830.

Kislingbury; rivière et vallée, I. Ellesmere, Frank.; d'après le lieutenant F. F. Kislingbury, qui faisait partie de l'expédition Greely.

Kissimitiskun; rivière, rivière Nelson, Kee.; nom indien, signifiant "avaloire", barrage établi dans une rivière pour y prendre du poisson.

Kjer; cap, golfe de Boothia, Kee.; nommé par Ross, vers 1830; d'après le pasteur de Holsteinborg, Groënland.

Knapp; baie, baie d'Hudson, Kee.; appelée ainsi par le capitaine Francis Smith, 1747, ''du nom du gouverneur d'alors de la Compagnie de la Baie-d'Hudson'' — Thomas Knapp, gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 1746-50.

Knee (Genou); lac, rivière Hayes, Kee.; le récit du premier voyage de Franklin à la mer polaire, dit que ce lac ''a une forme très irrégulière, et tourne subitement vers le milieu, d'où lui vient son nom''.

Knight; île, péninsule Boothia, Frank.; nommée par John Ross, probablement d'après l'amiral Sir John Knight (1748-1831.)

Knight; île, baie d'Hudson, Kee.; probablement d'après le capitaine James Knight, qui fut pendant plusieurs années gouverneur des postes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson à la baie; m. vers 1768.

Knot (Bécassine); baie, I. Ellesmere, Frank.; l'expédition Nares y captura des petits de cet oiseau, 1875-6.

Knud; presqu'île, I. Ellesmere, Frank.; nom donné par Sverdrup, 1899.

Kodlunarn; île, I. de Baffin, Frank.; signifie, en esquimau, île ''des Blancs.''

Koksoak; rivière, Ung.; signifie, en esquimau, ''grande rivière'': *kok*, ''grande'', et *soak*, ''rivière''.

Konig; cap, I. de Baffin, détroits Fury et Hecla, Frank.; nommé par Parry, 1822, d'après M. König, qui écrivait une description des fossiles rapportés par l'explorateur.

Koroksoak; rivière, Ung.; mot sauvage, signifiant ''rivière du grand ravin.'' (Wallace.)

Kovik; rivière, baie d'Hudson, Ung.; nom esquimau, signifiant ''ruisseau.''

Krabbé; cap, I. du Prince Patrice, Frank.; d'après Frederick T. Krabbé, capitaine de l'*Intrepid*, expédition Belcher, 1852-54.

Krabbé; pointe, I. Russell, Frank.

Krenchel; îles, détroit de Simpson, Frank.; nommées par Amundsen, 1905, d'après H. B. Krenchel, gérant de la Compagnie royale danoise de Traite au Groënland, et qui avait aidé l'explorateur à obtenir les objets dont il avait besoin.

Kritberg; montagne, I. Ellesmere, Frank.; nom donné par Sverdrup; signifie en norvégien ''montagne blanche.''

Krusenstern; cap, golfe du Couronnement, Mack.; nom donné par Richardson, 1826, ''en l'honneur du distingué hydrographe russe'' — Adam Johann Krusenstern (1770-1846), amiral et navigateur russe fameux.

Krusenstern; lacs, péninsule Boothia, Frank. (John Ross, 1831.)

Kuglotook; rivière, baie Ungava, Ung.; nom sauvage, signifiant ''débordement.'' (Wallace.)

Kull; île, golfe de Boothia, Kee.; nommée par Ross, vers 1830, d'après le gouverneur de Holsteinborg, Groënland.

Kwemtali; lac, Grand Lac de l'Esclave, Mack.; nom sauvage, qui signifie ''rocher blanc.'' (Russell.)

L

Laberge; lac, rivière Lewes, Yukon; Dall, en 1869, lui donna ce nom, d'après Michel Laberge, de Coteau, P.Q.; explorateur au service de la Western Union Telegraph Co., 1865-67; le nom sauvage, suivant Dall, est *miskuntlkakat*. On en a fait, à tort, ''Labarge''; or, Laberge a déclaré que cette dernière forme est la manière correcte d'épeler son nom, et qu'il ne l'a jamais épelé autrement.

Labyrinth; baie, océan Arctique, Mack.; nom donné par Simpson, 1839, à cause des passages qui se trouvent entre les nombreuses îles de cette baie.

Lady Anne; détroit, îles Devon et Cobourg, Frank.; nommé par Ross, 1818, d'après lady Anne Lindsay-Barnard (1750-1825), auteur de la ballade "Auld Robin Gray"; indiqué sur la carte de Ross comme étant une baie.

Lady Franklin; baie, I. Ellesmere, Frank.; d'après lady Jane Franklin (1792-1875), seconde épouse de Sir John Franklin. Entre 1850 et 1857 elle envoya cinq navires à la recherche de l'expédition arctique commandée par son mari et dont on était sans nouvelle.

Lady Franklin; cap, I. Bathurst, Frank. (Penny, 1851.)

Lady Franklin; île, I. de Baffin, Frank. (Hall.)

Lady Franklin; pointe, I. de Victoria, Frank.

Lady Hamilton; baie, I. de Cornwallis, Frank.; nommée par le capitaine Penny, 1851, "d'après l'honorable Harriet Hamilton, épouse du capitaine Hamilton, secrétaire de l'Amirauté." (*Voir* Baillie-Hamilton.)

Lady Marjorie; lac, rivière Dubawnt, Kee.; d'après lady Marjorie Gordon, fille de lord et de lady Aberdeen. (J. B. Tyrrell.)

Lady Melville; lac, isthme de Boothia, Frank.; nommé par John Ross, 1830, d'après Anne, vicomtesse Melville, née Huck-Saunders; m. en 1841.

Lady Murchison; baie, péninsule Boothia, Frank.; d'après lady Murchison, épouse de Sir Roderick Impey Murchison (*q. v.*)

Lady Parry; île, péninsule Boothia, Frank.; d'après lady Parry, épouse de Sir Edward Parry (*q. v.*)

Lady Pelly; cap, baie Comité, Kee.; d'après lady Pelly, épouse de Sir John Henry Pelly (*q. v.*)

Lady Richardson; baie, I. Victoria, Frank.; d'après lady Richardson, épouse de Sir John Richadson (*q. v.*)

Lady Ross; pointe, I. Victoria, Frank.; nommée par M'Clure, d'après l'épouse de Sir John Ross, ou l'épouse de Sir James Clark Ross, probablement cette dernière.

Lady Simpson; cap, péninsule Melville, Frank.; nommé par Rae, 1847, d'après lady Simpson, épouse de Sir George Simpson. (*Voir* Frances.)

Ladue; creek, rivière Yukon, Yukon; d'après Jos. Ladue (Ledoux?), un Canadien-français qui explora ce cours d'eau à la recherche de gisements aurifères en 1884-85.

Laird; lac, I. Somerset, Frank.; nom donné par M'Clintock, 1859, d'après Macgregor Laird, l'un des souscripteurs de l'expédition M'Clintock.

Lambert; île, détroit de Dolphin et Union, côte Arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir de "M. Aylmer Bourke Lambert, [1761-1842], Vice-Président de la Linnean Society"; nom donné par Richardson, en 1826.

Lambton; cap, Ile Banks, territoire de Franklin; en souvenir de George Fred. D'Arcy (Lambton), 2ème comte de Durham et Vicomte de Lambton (1828-79). Ou de John Lambton, premier comte de Durham, (1792-1840); créé Vicomte de Lambton et Comte de Durham en 1833; Gouverneur-Général du Canada, en 1838; nom donné par M'Clure, en 1851.

Lancaster; détroit, entre les Iles de Baffin et Devon, territoire de Franklin; nom donné par Bylot et Baffin, en 1616; "Nous l'avons appelé le Détroit de Sir James Lancaster," en souvenir de Sir James Lancaster, navigateur anglais, mort en 1618; il commanda la première flotte de la Compagnie des Indes Orientales, de 1600 à 1603, et fut un promoteur actif d'expéditions à la recherche du passage du Nord-Ouest.

Landon; cap, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en souvenir, probablement, de Letitia Elisabeth Landon

(Madame Maclean), (1802-1838), poétesse anglaise; ce nom n'est plus en usage.

Landseer; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en souvenir, probablement, de Sir Edwin Henry Landseer (1802-1873), peintre d'animaux renommé.

Lands End; pointe, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup, en 1899, parce qu'il jugea nécessaire de se tenir en sûreté à distance du rivage, pour éviter les glaçons flottants; à partir de cette pointe, l'île s'étendait au nord-est.

Lands End; pointe, Ile de Kent, Ile de Devon, territoire de Franklin; ainsi appelée par Belcher, à cause de sa position à l'extrémité nord-est de l'île.

Lands End; cap, Ile du Prince Patrick, territoire de Franklin; ainsi appelé par Mecham, en 1853, à cause de sa position à l'extrémité ouest des îles Arctiques.

Lands Lokk; pointe, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; signifie "extrémité des terres"; fut le point le plus éloigné vers le nord qu'ait atteint l'expédition Sverdrup, de 1898 à 1902.

Lang; rivière, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, 'en souvenir de mon ami de l'arsenal de Woolwich, qui a déployé tant d'activité lors de notre expédition précédente.'

Langley; pointe, Ile de Byam Martin, territoire de Franklin; en souvenir du maître d'équipage du navire *Resolute.*

Langley; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; en souvenir, probablement, de Thomas Langley, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Langton; port, baie de Franklin, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, en souvenir de l'Agent de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Liverpool.

Lansdowne; lac, rivière Attawapiskat, Kéwatin; en souvenir de Henry Charles K. Petty (Fitz-Maurice), 5ème Marquis de Lansdowne, né en 1845; Gouverneur-Général du Canada, de 1883 à 1888; Gouverneur-Général des Indes, de 1888 à 1894; Secrétaire d'Etat pour la Guerre, de 1895 à 1900; Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères, de 1900 à 1905 (R. Bell.)

Lansdowne; montagne et station de chemin de fer, territoire du Yukon.

Lansing; rivière, tributaire de la rivière Hess, territoire du Yukon; en souvenir d'un pionnier du Yukon.

Laperrière; port, détroit d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir de A. N. Laperrière; ce dernier prit part, en qualité d'observateur, à l'expédition de la baie d'Hudson, de 1885 à 1886, et passa l'hiver en cet endroit.

Lapie; rivière, tributaire de la rivière Pelly, territoire du Yukon; nom donné par le docteur G. M. Dawson, en souvenir de l'un des sauvages qui accompagnèrent Robert Campbell, membre de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, au cours de son exploration de la rivière Pelly, en 1843.

Laporte; lac, entre les rivières Lockart et Mackenzie, territoire de Mackenzie; en souvenir de Jérôme Saint-George, dit Laporte, membre de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui fit une expédition en compagnie de MacFarlane, en 1857.

La Roncière; rivière, océan arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Petitot, en souvenir de La Roncière le Noury, amiral français et savant géographe.

La Trobe; baie, île King William, terre de Franklin; nom donné par M'Clin-

tock, en 1858, 'en l'honneur de feu le Gouverneur de Victoria [Charles Joseph LaTrobe (1801-1875)], et de son frère, chef de l'Eglise Morave à Londres, jouissant tous deux de l'estime et de l'amitié de Franklin.'

Laura; lacs, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par le capitaine Penny, en 1851, 'en souvenir d'une fille du capitaine Hamilton' (*Voir* Baillie-Hamilton).

Lawford; îles, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, 'en témoignage de mon respect envers le Vice-Amiral Lawford, sous les auspices duquel je suis entré dans le service naval.' Franklin servait sur le *Polyphemus,* sous les ordres du Capitaine Lawford; Sir John Lawford, Amiral de l'escadre rouge, mort en 1842.

Lawrence; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1830, en souvenir, probablement, du Contre-Amiral, l'Honorable Geo. Heneage Lawrence, Lord de l'Amirauté.

Lawrence; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, de Edwin Lawrence, aide-canonnier sur le vaisseau de Sa Majesté, l'*Alert,* qui fit l'expédition Nares, en 1875-1876.

Leconte; île, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de John Lawrence Leconte (1825-1883), naturaliste américain. (Hayes).

Le Feuvre; anse, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; en souvenir de W. J. Le Feuvre, un de ceux qui prirent part à l'expédition M'Clintock, de 1857 à 1859.

Lefferts; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en souvenir du Maréchal Lefferts, de New-York.

Lefroy; baie, péninsule de Melville, territoire de Franklin; en souvenir de Sir John Henry (1817-1890), soldat anglais, administrateur et homme de science; ce dernier fut chargé, de 1840 à 1841, de faire des observations magnétiques à Sainte-Hélène, puis à l'Observatoire de Toronto, en 1842.

Leicester; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Lord Robert Dudley, 11ème comte de Leicester (1532-1588); nom donné par Frobisher, en 1577.

Leidy; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Joseph Leidy, (1823-1891), naturaliste américain.

Leiper; lac, Ile de Baring, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, en souvenir du Lieutenant du *Lady Franklin.*

Lemesurier; rivière, côte arctique, province du Keewatin; en souvenir d'un parent de James G. Stewart, commandant en second de l'expédition Anderson et Stewart, dans le bas de la rivière Backs, en 1855. Ce parent était probablement Henry Lemesurier (1797-1861), citoyen en vue de Québec.

Léopold; cap, Ile Coburg, territoire de Franklin; en souvenir de Léopold Ier (1790-1865), roi des Belges, de 1831 à 1865; dernier fils de Francis, Duc de Saxe-Coburg, marié à la Princesse Charlotte, fille unique de George IV.

Léopold; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin. (Parry, 1819).

Leopold; port, Ile Somerset, territoire de Franklin. (Parry, 1820).

Levasseur; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bernier, en 1907, en souvenir du Major Levasseur, ex-Président de la Société de Géographie de Québec.

Le Vesconte; pointe, Ile de Baillie-Hamilton, territoire de Franklin; 'en souvenir de H. T. D. Le Vesconte, second Lieutenant de l'*Erebus,* égaré au cours de l'expédition'; nom donné par Penny, en 1851.

Le Vesconte; pointe, île de King William, territoire de Franklin.

Levvel; cap, Ile d'Axel Heiberg, territoire de Franklin; mot norvégien signifiant 'joyeuse vie'; nom donné par Sverdrup, en 1899, pour commémorer une fête célébrée en ce lieu.

Lewes; île, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, probablement en souvenir de John Lee Lewes, Agent-Général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Lewes; rivière, rivière Yukon, territoire du Yukon. (Campbell, 1843).

Lewis; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; probablement en souvenir de Lewis, Commis sur l'*Assistance*, qui fit l'expédition Belcher, de 1852 à 1854.

Leyburn; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1852, en souvenir de William Leyburn, chef de division pour les Services de Transports et d'Approvisionnements.

Leyson; pointe, Ile Southampton, province du Keewatin; nom donné par le Capitaine Lyon, en 1824, en souvenir de l'Assistant-Chirurgien du *Griper*, vaisseau de Sa Majesté.

Liard; rivière, du Yukon, traversant la province de la Colombie Anglaise et le territoire de Mackenzie; ainsi nommée à cause de l'abondance de liards qui croissent sur ses bords.

Liard; fort de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, sur la rivière Liard, territoire de Mackenzie.

Liardet; pointe, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine Francis Liardet, de la Marine Royale; ce dernier fut capitaine en 1840; il prit sa retraite en 1855 avec demi-solde; nom donné par M'Clintock, en 1859.

Liddon; golfe, Ile de Melville, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine Matthew Liddon, commandant du *Griper*, lors de la première expédition de Parry, en 1819-1820.

Liddon; île, péninsule de Melville, territoire de Franklin.

Lieber; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Hayes, en souvenir du Docteur Francis Lieber (1800-1872), professeur d'Histoire et d'Economie Politique au Collège de Columbia, de 1857 à 1872.

Lieven; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1831, en souvenir du Comte Lieven, ambassadeur de Russie en Angleterre.

Lille Bjornekap; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom norvégien signifiant 'cap du petit ours'.

Limestone; rivière, tributaire de la rivière Nelson, Kéwatin; traduit du sauvage, *mittitto*.

Lincoln; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Abraham Lincoln (1809-1865), 16ème Président des Etats-Unis.

Lincoln; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de F. W. Lincoln, maire de Boston, Mass., en 1860. (Hayes).

Lincoln; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1852, en souvenir du comté de Lincoln, Angleterre.

Lind; île, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Jenny Lind (1820-1887), le chanteur suédois de renom; nom donné par Rae, en 1851, 'en l'honneur de celui dont la voix suave et la noble générosité ont été l'objet des louanges universelles'.

Lindeman; lac, à la source de la rivière Lewes, Colombie-Britannique; nom donné par Schwatka, en 1883, en souvenir du docteur Maritz Lindeman, Vice-Président de la Société Géographique de Brême.

Lindsay; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Foxe, en souvenir de Robert Bertie, Baron Willoughby de Eresby (1572-

1642), créé Comte de Lindsay, en 1826, puis Lord Commissaire de la Marine; appellation inusitée.

Lindsay; rivière, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; 'en souvenir de Lord Lindsay'—Alex. (Lindsay), comte de Balcarres, Lord Lindsay de Balcarres, etc. (1752-1825); ce dernier entra dans l'armée en 1767, fut fait lieutenant-colonel en 1777; Général, en 1803; Gouverneur de la Jamaïque, de 1794 à 1801; nom donné par John Ross, en 1831.

Lindsay; fond de l'anse de May, île Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant-général James Lindsay, propriétaire de la succession de Balcarres (mentionné ailleurs.)

Lindstrom; péninsule, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Adolf Henrick Lindström, commis aux vivres, lors de l'expédition Sverdrup, de 1898 à 1902.

Linklater; île, détroit de Dolphin et Union, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, selon toutes probabilités, en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Liston; île, océan arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en souvenir de Sir Robert Liston (1742-1836), diplomate anglais.

Little; cap, Ile de Dundas, canal de Wellington, territoire de Franklin; nom donné par Penny. en 1851, en souvenir du Lieutenant Edward Little, embarqué sur le bâtiment *Terror,* lors de l'expédition de Franklin.

Little; pointe, Ile King William, territoire de Franklin. (M'Clintock, 1859).

Little; pointe, Ile de Melville, territoire de Franklin.

Little Playgreen; lac, situé au nord-est du lac Winnipeg, Kéwatin. (*Voir* Playgreen Lake).

Little Whale; rivière, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; ainsi appelée à cause de la pêche à la baleine pratiquée auparavant près de son embouchure.

Lutit; île, du groupe Nastapoka, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Liverpool; cap, Ile Bylot, territoire de Franklin; en souvenir de Robert Banks (Jenkinson), 2ème Comte de Liverpool, (1770-1828); Secrétaire du Ministère de l'Intérieur, de 1804 à 1806, puis de 1807 à 1809; Ministre de la Guerre, de 1809 à 1812; Premier Ministre, de 1812 à 1827; nom donné par John Ross.

Liverpool; baie de la côte Arctique, territoire de Mackenzie. (Franklin, 1826.)

Livingstone; pointe, Ile King William, territoire de Franklin; en souvenir de David Livingstone (1813-1873), voyageur africain de renom; nom donné par M'Clintock, en 1859.

Loch; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1851, probablement, en souvenir de Francis Erskine Loch, Contre-amiral, en 1850; Vice-Amiral, en 1857; Amiral de l'escadre Bleue, en 1862.

Lock; île, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; découverte par Browne, en 1851; erreur probable des scribes, à la place de 'Loch' (plus haut mentionné).

Locker; pointe, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'en souvenir de M. Edward H. Locker, Secrétaire de l'Hôpital Royal de Greenwich'.

Lockhart; rivière, tributaire de la rivière Anderson, territoire de Mackenzie; en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Lockwood; cap, île d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant James B. Lockwood, de l'armée des Etats-Unis, qui prit part à l'expédition de Greely, de 1881 à 1884.

Logan; montagne, à l'est du lac Frances, territoire du Yukon; en souvenir de Sir William Edmond Logan (1798-1875), fondateur et Directeur de la Commission Géologique du Canada, durant plusieurs années; nom donné par G. M. Dawson.

Logan; montagne, près du mont Saint-Elias, territoire du Yukon. (Russell, 1890).

Logan; port, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, d'après Port Logan, port de mer, village et havre, Wigtownshire, Ecosse.

Login; baie, baie de Pelly, dans le golfe de Boothia, province du Keewatin; nom donné par Rae, en 1854; erreur probable au lieu de 'Logan', en souvenir d'un 'magasinier de la Rivière Rouge.'

Loks Land; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Michael Lok, historiographe du premier voyage de Frobisher, et un de ceux qui prirent part à cette 'aventure'.

Lolique; rivière, territoire du Yukon; en souvenir de l'épouse de Baptiste Forcier, qui servit de guide à Robert Campbell, membre de la Compagnie de la Baie d'Hudson, en 1843. Appellation inusitée.

Londesborough; port, île Table, territoire de Franklin; selon toutes probabilités, en souvenir de Lord Albert-Denison Denison, 1er Baron de Londesborough, (1805-1860), Vice-Amiral de la côte de Yorkshire. (Belcher, 1853).

Loney; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de J. F. Loney, quartier-maître de l'*Assistance,* lors de l'expédition Belcher, de 1852 à 1854.

Long; pointe, sur le lac Winnipeg, province du Manitoba; traduit du sauvage Ojibway, *kitchi-noshi*, qui vent dire 'grande pointe'.

Lord Mayor; baie, dans l'isthme de Boothia, territoires de Franklin et de Mackenzie; nom donné par John Ross, aux environs de 1830, en souvenir de Félix Booth (mentionné ailleurs), promoteur de l'expédition.

Loring; cap à pic, rivière du Yukon, territoire du Yukon; nom donné par Schwatka, en souvenir du Général Charles B. Loring, directeur du Musée des Beaux-Arts de Boston.

Lorne; montagne et station de chemin de fer, territoire du Yukon; en souvenri du Très Honorable Sir John Douglas Sutherland Campbell (né en 1845), Marquis de Lorne; Gouverneur-Général du Canada, de 1878 à 1883; il succéda à son père, en 1900, comme 9ème Duc d'Argyl; épousa Son Altesse Royale, la Princesse Louise-Caroline Alberta, en 1871.

Louisa; lac, Ile de Devon, territoire de Franklin; nom donné par Macormick, en 1852, en souvenir d'un proche parent.

Louise; baie, Ile d'Ellef Ringnes, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup en souvenir de Louise, Princesse de Suède et de Norvège et Reine du Danemark (née en 1851).

Louis Napoléon; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Charles-Louis-Napoléon Bonaparte (1808-1873), plus tard, Napoléon III; Président de la République, en 1848; auteur du coup d'Etat, puis élu Président pour dix ans, en 1851; proclamé Empereur, en 1852; il abdiqua en 1870; nom donné par Hayes.

Louis-Philippe; cap, Ile de King William, territoire de Franklin; en souvenir de Louis-Philippe (1773-1850), fils de Philippe Egalité, Duc d'Orléans; Charles X ayant été déposé en 1830, ce dernier fut élu Roi de

France; il fut déposé par la Révolution de 1848; nom donné par John Ross, en 1831.

Lovell; pointe, Ile de Devon, territoire de Franklin; en souvenir de Wm. J. Lovell, second officier du bâtiment l'*Advance,* de la première expédition de Grinnell, en 1850-1851.

Lowther; île, détroit de Barrow, territoire de Franklin; en souvenir de William (Lowther) (1787-1872), nommé vicomte Lowther, 1807 à 1844; Lord de l'Amirauté, en 1809; Lord du Trésor, de 1813 à 1827; Vice-Président du Board of Trade, de 1834 à 1835; et Trésorier de la Marine, de 1834 à 1835; il recueillit la succession du comtat de Lonsdale, en 1844; Lord Président du Conseil, en 1852; nom donné par Parry, en 1819.

Lubbock; baie, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir de feu Sir John Lubbock, savant anglais de renom.

Ludvig; cap, Ile d'Amund Ringnes, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup.

Luke; bras de mer, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Frobisher, en 1578, 'en souvenir de Luke Ward, en compagnie duquel il atterrit en cet nedroit.'

Lumley; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de John Lumley (1533-1609), premier Baron de Lumley, marié d'abord à Catherine, fille du Comite d'Arundel et petite-fille du Marquis de Dorset (mentionné ailleurs); marié, en secondes noces, à Elisabeth, fille de Thomas, 2ème Baron Darcy de Chiche (voir Darcie); nom donné par Davis, en 1857; appellation désuète.

Lund; mont, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de Henry Lund, Consul de Norvège à San-Francisco.

Lupton; canal, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir de James Lupton, de Cincinnati, Ohio.

Lyall; cap, près de l'Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de David Lyall, Chirurgien à bord de l'*Assistance,* lors de l'expédition de Belcher, de 1852 à 1854; il fut nommé Chirurgien de l'*Acheron,* commandant G. H. Richards, vaisseau de Sa Majesté, de 1847 à 1851.

Lyall; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Lynn; montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Sergent David Lynn, de la Cavalerie des Etats-Unis, qui prit part à l'expédition Greely, de 1881 à 1884.

Lyon; cap, côte Arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir du Capitaine George Francis Lyon, de la Marine Royale (1795-1832); ce dernier commanda l'*Hecla,* lors du second voyage de Parry, de 1821 à 1823; il fut également commandant de l'expédition à Roes Welcome, en 1824; nom donné par Richardson, en 1826.

Lyon; anse, péninsule de Melville, territoire de Franklin (Parry, 1821).

Lyon; pointe, Ile du Prince de Galles, territoire de Franklin.

Lyons; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de Edmund Lyons, Lord Lyons (1790-1858), amiral anglais et diplomate; il fut nommé au poste de Commandant en chef de la flotte, lors de la guerre de Crimée, en 1855.

Lyons; collines, Ile de Melville, territoire de Franklin.

Lyons; pointe, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; découverte par Browne, en 1851; ainsi appelée, problablement, en souvenir de Lord Lyons. (*Voir* Lyons cap).

M

McBain; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Macormick, de la Marine Royale, en 1852, 'en souvenir de deux amis intimes, dont le premier est un des rares survivants de la bataille de Trafalgar'.

M'Clintock; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de l'Amiral Sir Francis Léopold M'Clintock (1819-1907), explorateur arctique de renom; ce dernier entra dans la marine en qualité de volontaire de première classe, en 1831; fut promu au grade de Cadet de Marine, en 1836; devint maître-pilote en second actif, en 1838; Lieutenant, en 1845; occupa le grade de second Lieutenant de l'*Enterprise* (expédition James C. Ross, en 1848-1849) fut premier Lieutenant de l'*Assistance* (expédition Austin, en 1850-1851); commanda l'*Intrepid* (expédition Belcher, de 1852 à 1854); commanda également le *Fox*, de 1857 à 1859, et rapporta des renseignements précis sur le sort de l'expédition de Franklin; au cours de l'année 1849, il parcourut en traîneau une distance de plus de 500 milles, dans l'espace de 39 jours; en 1851, il couvrit 770 milles, en 80 jours; dans l'automne de 1852, 260 milles, en 40 jours; en 1853, il voyagea pendant 105 jours, parcourant 1,210 milles géographiques, 'l'effort le plus gigantesque tenté vers les régions arctiques'; en 1854, il fit 450 milles en 15 jours; en 1859, 920 milles en 76 jours; fut nommé, en 1859, Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain; Contre-Amiral, en 1871; Vice-Amiral en 1877, et Amiral en 1884.

M'Clintock; baie, Ile King William, territoire de Franklin.

M'Clintock; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

M'Clintock; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

M'Clintock; cap, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin.

M'Clintock; cap, Ile Somerset, territoire de Franklin.

M'Clintock; canal, Ile de Baffin, territoire de Franklin (Hall).

M'Clintock; canal, entre les Iles Victoria et Prince of Wales, territoire de Franklin.

M'Clintock; pointe, groupe Royal Geographical Society, territoire de Franklin. (Amundsen, 1905).

M'Clintock; pointe, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin.

M'Clintock; rivière, territoire du Yukon.

M'Clure; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Robert John LeMesurier M'Clure (1807-1873), officier de la marine anglaise et explorateur arctique; maître-pilote en second sur le vaisseau *Terror,* durant le voyage de Backs, en 1836-1837; il devint Lieutenant à bord du vaisseau *Investigator,* qui servit au voyage de Sir James Clark Ross, en 1848-1849; commandait l'*Investigator,* de 1850 à 1854, lors de la découverte qu'il fit du passage du Nord-Ouest; créé chevalier, il reçut une récompense de £10,000, comme ayant fait partie du premier équipage qui traversa du Pacifique à l'Atlantique, en passant par l'océan Arctique; plus tard, il fut nommé Vice-Amiral.

M'Clure; baie, Ile Somerset, territoire de Franklin.

M'Clure; cap, Ile Banks, territoire de Franklin.

M'Clure; cap, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin. (M'Clintock.)

M'Clure; cap, Ile Somerset, territoire de Franklin.

M'Clure; pointe, Ile Southampton, province du Keewatin.

M'Clure; détroit, entre les Iles Melville et Banks, territoire de Franklin.

McConnell; rivière, dans la baie d'Hudson, district de Kéwatin; en souvenir de R. G. McConnell, membre de la Commission Géologique du Canada.

McDonald; cap, Ile Milne, dans le canal de Queens; nom donné par Penny, 1851, 'en souvenir de l'un des officiers médicaux de l'expédition perdue, qui m'avait accompagné aux détroits de Davis au cours de deux ou trois voyages, avant qu'il n'entrât au service de Sa Majesté'—Alex. McDonald, Assistant-Chirurgien du *Terror,* qui servit à l'expédition de Franklin.

MacCulloch; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1830, en souvenir du Docteur John MacCulloch (1773-1835), savant géologue qui classifia et désigna les spécimens géologiques rapportés par Ross.

MacCulloch; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin. (John Ross, 1818).

MacCulloch; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin. (John Ross, 1818).

Macdiarmid; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en souvenir de George Macdiarmid, Chirurgien sur le *Victory,* qui servit au second voyage de John Ross, de 1829 à 1833.

Macdonald; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1852, en souvenir de 'M. Macdonald, Surintendant de l'Arsenal de Woolwich.'

Macdonald; île, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir du Général Hector Macdonald, qui se distingua dans la guerre des Boërs, Afrique du Sud. (R. Bell, 1897).

Macdouall; rivière, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en souvenir du Colonel Macdouall de Logan, Wigtonshire, Ecosse.

Macdougall; baie, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de George Frederick Macdougall, maître d'équipage du *Resolute,* vaisseau de Sa Majesté, expédition Belcher, à la recherche de Sir John Franklin, de 1852 à 1854.

Macdougall; canal, entre les Iles Bathurst et Cornwallis, territoire de Franklin.

Macdougall; île, Ile Devon, territoire de Franklin; le même probablement, que le précédent.

Macdougall; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin.

Macdougall; lac, rivière Backs, province du Keewatin; nom donné par Back, en 1834, 'en souvenir de mon ami, le Lieutenant-Colonel du vaillant 79ième Highlanders.

McEvoy; lac, territoire du Yukon; en souvenir de James McEvoy, expert en minéralogie, qui fit partie de la Commission Géologique du Canada.

McGee; lac, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de W. J. McGee, géologue américain. (R. Bell, 1897).

McGillivray; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en souvenir de Simon McGillivray, membre de la Compagnie du Nord-Ouest.

McGillivray; baie, péninsule Adelaïde, district du Kéwatin; nom donné par Simpson, en 1839.

Machar; anse, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1847, en souvenir du 'Révérend M. Machar, de Kingston, Canada-Ouest'.

McKay; anse, territoire de Mackenzie; nom donné par Dease et Simpson, en souvenir de James McKay, un de leurs timoniers.

McKenzie; anse, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1847, 'en souvenir d'un ami.'

MacKenzie; baie, côte Arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir de Sir Alexander Mackenzie (1755-1820), explorateur; ce dernier entra au service de la Compagnie de Fourrures du Nord-Ouest, en 1779; commanda, en 1789, une expédition d'exploration au Nord-Ouest, au cours de laquelle il découvrit la rivière Mackenzie; il atteignit, en 1793, le bras Bentinck du canal Burke, par voies des rivières Peace, Fraser et Blackwater, et se trouva être ainsi le premier blanc qui atteignit par terre le Pacifique en partant du Canada.

Mackenzie; cap, golfe Coronation, territoire de Mackenzie. (Franklin, 1821).

Mackenzie; rivière, territoire de Mackenzie.

Mackenzie; nom d'un district au nord du Canada; ce nom n'est pas officiel, mais on l'emploie avec avantage pour désigner les Territoires du Nord-Ouest situés à l'ouest du 100ième degré de longitude Ouest.

McKinlay; baie, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1859, en souvenir des Misses McKinley, qui contribuèrent de leur bourse à l'expédition M'Clintock.

McKinley; baie, côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'comme marque de respect pour le Capitaine George McKinley, officier de l'Asile Naval'.

McKinley; rivière, tributaire de la rivière Backs, territoire de Mackenzie; nom donné par Back, en 1834, en souvenir du Contre-Amiral George McKinley.

McLaren; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1821, en souvenir de Allan McLaren, Assistant-Chirurgien de l'*Hecla*.

McLean; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en souvenir de John McLean (1785-1861), juriste et homme politique américain.

McLelan; détroit, détroit d'Hudson, territoire de l'Ungava; 'en souvenir de l'Honorable A. W. McLelan, Président du Conseil Privé, en 1881-1882; Ministre de la Marine et des Pêcheries, de 1882 à 1885; Ministre des Finances, de 1885 à 1887; Ministre des Postes, en 1887-1888; et Lieutenant-Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, de 1888 à 1890.

McLeod; baie, Grand Lac de l'Esclave, territoire de Mackenzie; nom donné par Back, en souvenir de l'Agent Général, Alexander Roderick McLeod. officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, qui accompagna Back dans son expédition, de 1833 à 1835.

McLoughlin; baie, océan Arctique, district du Kéwatin; nom donné par Simpson, en souvenir du Docteur John McLoughlin (1784-1857), Gouverneur, au nom de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, du territoire de l'Orégon et de la Nouvelle-Calédonie, de 1824 à 1846.

McLoughlin; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin. (Rae, 1847).

McMurdo; pointe, Ile Southampton, province du Kéwatin; en souvenir de Archibald McMurdo, 3ème lieutenant du *Terror,* lors de l'expédition Back, 1836-37.

McPherson; fort de la Compagnie de la Baie-d'Hudson sur la rivière Peel, territoire de Mackenzie; en souvenir d'un agent général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; 'en 1839, l'acheteur-en-chef McPherson' commandait au fort Simpson.

McQuesten; rivière, rivière Stewart, territoire du Yukon; en souvenir d'un membre de la Raison Commerciale, Harper & McQueston, qui débuta, en 1873, dans le commerce sur les territoires du Yukon et de l'Alaska; en 1897, McQueston fut 'à l'emploi de la Compagnie de Commerce Alaska.'

McTavish; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1847, en souvenir de 'William McTavish, Archeteur-Général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson'.

McTavish; baie, lac du Grand Ours, territoire de Mackenzie; en souvenir de John George McTavish, Agent-Général de la Compagnie de la Baie d'Hudson. (Franklin, 1827).

McTavish; colline, baie Committee, district du Kéwatin; nom donné par Rae, en 1847, en souvenir de 'feu John George McTavish, Agent-Général' de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

McTavish; pointe, longitude 101°, sur la côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1839, en souvenir de John McTavish ou de William McTavish.

McTavish; île, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir de D. McTavish, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson

Macmillan; rivière, tributaire de la rivière Pelly, territoire du Yukon; nom donné par Robert Campbell, en souvenir d'un Agent-Général de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Maconochie; île et pointe, côte Arctique, province du Keewatin; nom donné par Back, en 1834, 'en souvenir de mon ami, le Capitaine Maconochie, de la Marine Royale.'

Macormick; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de R. M. Macormick (1800-1890), Chirurgien du *North Star*, expédition Belcher, de 1852 à 1854.

Macormick; anse, Ile Melville, territoire de Franklin.

Macoun; pointe, lac Winnipegosis, province du Keewatin; en souvenir du Professeur John Macoun, Botaniste et Naturaliste, de la Commission Géologique du Canada.

Macready; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, 'en l'honneur du tragédien distingué, William Chas. Macready' (1793-1873) ; ce dernier quitta le théâtre en 1851.

Maculloch; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir du Docteur McCulloch, qui classifia les spécimens géologiques rapportés par John Ross.

MacCulloch; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin. (John Ross, 1818).

McVicar; baie, lac de la Grande Ourse, territoire de Mackenzie; en souvenir de Robert McVicar, l'un des acheteurs-généraux de la Compagnie de la Baie d'Hudson. (Franklin).

Maguire; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir de Rochfort Maguire, Commandant du *Plover*, vaisseau de Sa Majesté, transport qui servit lors des expéditions à la recherche de Franklin.

Maitland; cap, baie de Liverpool, côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'en souvenir de Son Excellence, Sir Peregrine Maitland, Lieutenant-Gouverneur du Haut-Canada'.

Majendie; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par le Capitaine Penny, en 1851, 'en souvenir d'un gentilhomme apparenté à la famille de Sir John Franklin, qui a donné son aide et son encouragement à la recherche des vaisseaux égarés'—Capitaine Ashurst Majendie.

Malcolm; rivière, côte Arctique, territoire du Yukon; en souvenir de l'Amiral Sir Pulteney Malcolm (1768-1838).

Malfait; lac, rivière Camsell, territoire de Mackenzie; ('mal fait') ainsi appelé à cause de son apparence étrange.

Male-otter; lac, rivière Kaniapiskau, territoire de l'Ungava; traduit du sauvage '*euchukamo*'.

Malley; cap, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; selon toutes probabilités, en souvenir de William Malley, habile marin de l'*Alert,* vaisseau de Sa Majesté, qui servit à l'expédition Nares, en 1875-1876.

Manaton; pic, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; nom donné par Ommanney, en 1851, en souvenir du Vice-Amiral, Henry Manaton Ommanney, qui prit sa retraite avec demi-solde en 1855.

Manico; pointe, Ile Southampton, province du Keewatin; nom donné par Lyon, en 1854, en souvenir du Lieutenant P. Manico, du *Griper*, vaisseau de Sa Majesté.

Manners-Sutton; île, côte arctique, territoire du Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, en souvenir de Charles Manners-Sutton (1755-1828), Archevêque de Canterbury. Ou, en mémoire de son fils, Charles Manners-Sutton (1780-1845), créé Vicomte de Canterbury, en 1835; Orateur de la Chambre des Communes, de 1817 à 1834.

Manning; cap, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant De Haven, en 1850, en souvenir 'd'un ami personnel très intime qui aida ardemment à l'expédition.'

Manning; cap, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; nom donné par Mecham, en 1853, 'en souvenir du Capitaine Manning, du 1er régiment des Dragons de la Garde'.

Mansel; île, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir du Vice-Amiral Sir Robert Mansel (1573-1653), Trésorier de la Marine; nom donné par Button, en 1613; Button épousa la nièce de Mansel.

Manson; pointe, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; probablement en souvenir de Wm. Manson, l'un des marins de l'équipage conduit par Mecham dans son expédition terrestre en 1853.

Maori; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin; en souvenir des naturels de la Nouvelle-Zélande; près de la pointe Selwyn, (mentionnée ailleurs); ainsi appelée en souvenir de l'Evêque Selwyn, de la Nouvelle-Zélande, dont le zèle s'exerça au milieu des Maoris.

Marble; île, baie d'Hudson, du Kéwatin; ainsi appelée à cause de sa formation de marbre blanc. Foxe dit, en 1631: 'J'appelai cette île Brooke Cobham, en souvenance des nombreux secours reçus, au cours de ce voyage, de l'honorable chevalier, Sir John Brooke'—'John Brooke d'Heckington... fut créé, le 3 janvier 1644-1645, Baron de Cobham'... 'Il apparaît comme ayant été un homme d'un faible jugement, marié à une femme d'un jugement très-sûr.' (Cockayne).

Marcet; île, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1820, en souvenir du Docteur Marcet, inventeur d'une bouteille à eau perfectionnée.

Margaret; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, 'en souvenir de la fille d'un ami, M. T. Tilson'.

Maria da Gloria; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, aux environs de 1833, en souvenir de Maria II, (Maria da Gloria) (1819-1853), Reine du Portugal, et fille de Pedro I, empereur du Brésil.

Maria Louisa; cap, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1830, en souvenir de Marie Louise (1791-1847), Ex-Impératrice des Français.

Marian; lac et rivière, Grand Lac des Esclaves, territoire de Mackenzie; nom donné par J. M. Bell, en souvenir de sa mère, Marian Rosamond Bell.

Marianne; lac, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Macormick, en 1852, 'en souvenir d'un proche parent'.

Maringouins; lac, lac de la Grande Ourse, territoire de Mackenzie; (fançais 'maringouin'), ainsi appelé à cause de la quantité de ces insectes qu'on trouva en ce lieu.

Marjorie; lac, rivière Dubawnt, district du Kéwatin, (*Voir* Lady Marjorie).

Markham; île, Ile Melville, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Clements R. Markham, voyageur, géographe et historien; Aspirant sur l'*Assistance*, lors de l'expédition Austin; créé Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain, en 1896. Sir Clements Markham, l'Amiral Sir Vesey Hamilton et le Docteur Chas. Ede sont les seuls survivants de l'*Assistance.*

Markham; île, Ile Melville, territoire de Franklin.

Markham; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Markham; détroit, entre le groupe Royal Geographical et l'île Bryde, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905.

Markham; baie, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir d'Albert H. Markham, Commandant de l'*Alert*, vaisseau de Sa Majesté, lors de l'expédition Nares, en 1875-1876, où il atteignit le point, regardé, alors, comme le plus éloigné au nord, de 83° 20' 26''; nommé Contre-Amiral, en 1892; Commandant en chef du Nore, de 1901 à 1904; retraité, en 1906; il fut créé Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain, en 1903.

Markham; baie, Ile Ellesmere, territoire de Franklin.

Markham; baie, rivière Dubawnt, territoire de Mackenzie.

Markham; baie, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Clements Markham et de l'Amiral Sir Albert Markham. *Voir* plus haut. (R. Bell, 1897.)

Marryat; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par Richards, en 1851, en souvenir d'un parent du Capitaine Melcher—le Capitaine Marryat, de la Marine Royale. Ou en souvenir du Lieutenant Joseph H. Marryat, compagnon de Richards et officier sur le vaisseau *Samarang.*

Marsh; lac, en haut de la rivière Lewes, territoire du Yukon; nom donné par Schwatka, en 1883, en souvenir du Professeur O. C. Marsh, paléontologiste américain, professeur à l'Université de Yale, de 1866 à 1899.

Marte; lac, et **Marte**, rivière, territoire de Mackenzie; ainsi nommé à cause des martinets pris par les sauvages aux environs de ce lac.

Martin; îles, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; probablement, en souvenir de Henry Martin, second maître d'équipage sur le *Plover,* vaisseau de Sa Majesté.

Martineau; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1821, en souvenir de son beau-frère, Joseph Martineau.

Martyr; cap, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par Parry, 1819-1820, en souvenir 'd'un ami très estimé', Charles Martyr.

Mary; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir de l'une des filles de Augustus H. Ward, de New-York.

Matheson; île, côte Arctique, district du Kéwatin; nom donné par Rae, en 1854, en souvenir de l'un des Directeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Matlack; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de B. Matlack, de Cincinnati.

Matthew Smith; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'à la demande du Lieutenant Nias, en souvenir du capitaine Matthew Smith, de la Marine Royale'.

Matthias; pointe, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; nom donné par Sir Jas. C. Ross, en 1848, en souvenir de Henry Matthias, Aide-Chirurgien sur l'*Enterprise*.

Matty; île, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par James C. Ross, en 1830, 'en témoignage de gratitude à l'endroit des gentilles donatrices des belles couleurs de soie que nous déployâmes, alors, en l'honneur de cette journée', l'anniversaire de leur départ d'Angleterre. (*Voir* aussi Beverley).

Maundy Thursday; cap, Ile Axel Heiberg, territoire de Franklin; traduit du norvégien, 'Skjaertorsdags'; ainsi appelé par Sverdrup à l'occasion de la découverte de ce cap, arrivée ce jour-là.

Maunoir; butte, territoire du Yukon; nom donné par Schwatka, en 1883, en souvenir de M. Charles Maunoir, Secrétaire de la Société Géographique de Paris.

Maunoir; lac, rivière Anderson, territoire de Mackenzie; nom donné par Petitot.

Maury; baie, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Matthew Fontaine Maury (1806-1873), hydrographe américain et officier de marine; Surintendant du Bureau Hydrographique et de l'Observatoire National, de 1844 à 1861.

Maury; canal, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant de Haven, en 1850.

Maxwell; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1819, 'en souvenir de mon ami, M. Maxwell, dont la bonté ainsi que les attentions constantes m'ont chargé d'une dette de gratitude trop grande pour qu'il me soit permis d'en établir, ici, la nature.'

Maxwell; cap, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, 'en souvenir de Sir William Stirling Maxwell [1818-1878], mon bon ami de Calderwood Castle.'

May; cap, Ile Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant W. H. May, de l'*Alert*, vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

May; crique, Ile Byam Martin, territoire de Franklin; probablement la même que l'anse May, dont le nom suit.

May; anse, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant W. W. May, de l'*Assistance*, vaisseau de Sa Majesté, expédition Belcher, en 1852-1853.

May; pointe, île Axel Heiberg, territoire de Franklin; doit son nom à la découverte qu'on en fit, le 1er jour de mai. (Sverdrup.)

Mayo; rivière et lac, rivière Stewart, territoire du Yukon; 'en souvenir de l'un des associés de la raison commerciale, Harper, McQuestion & Co.' (épelé 'Mayhew' par Ogilvie); en 1887-1888, A. Mayo (ou Mayhew) fut chargé du poste de la rivière Stewart.

Mazenod; lac, situé au nord du Grand Lac de l'Esclave et son tributaire, territoire de Mackenzie; en souvenir de Mgr Mazenod, Evêque de Marseilles; ce dernier fonda l'Ordre des Oblats de Marie-Immaculée, vers 1815.

Meadowbank; montagne, rivière Backs, Kéwatin; nom donné par Back, en 1834, 'en l'honneur du savant Lord de ce nom'—Alexandre Maconochie-Welwood, Lord Meadowbank (1777-1861), juge écossais.

Mecham; cap, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant George Frederick Mecham, du *Resolute*, vaisseau de Sa Majesté, 1852 à 1854; ce dernier parcourut sur terre 1,006 milles géographiques, dans l'espace de 91 jours.

Mecham; île, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

Medicine-stone; lacs, rivière Bernes, au sud du district du Kéwatin; l'origine de ce nom vient de l'existence d'une roche isolée de grandes dimensions, qui causa l'étonnement des Indiens émerveillés; ces derniers firent, durant de longues années, des offrandes de tabac, pipes et autres objets de valeur qu'ils déposèrent au pied de cette roche.

Megik; lac, rivière Churchill, du district du Kéwatin; appellation sauvage qui signifie 'loutre'.

Melbourne; île, côte Arctique, au 105° de longitude, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1839, en souvenir de William Lamb, 2me Vicomte Melbourne (1779-1848), homme d'Etat anglais; il fut Secrétaire de la Guerre, de 1830 à 1834; Premier Ministre en 1834, puis de 1835 à 1841.

Melbourne; île, Ile King William, territoire de Franklin. (Ross.)

Melville; île, portion nord-ouest du territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1819, en souvenir de Robert Saunders Dundas, 2ème Vicomte Melville (1771-1851); Lord du Sceau Privé, de 1811 à 1851; Premier Lord de l'Amirauté, de 1812 à 1827 puis de 1828 à 1830.

Melville; péninsule, entre le golfe de Boothia et le canal Fox, territoire de Franklin.

Melville; chaîne de montagnes, côte Arctique, au 124° de longitude, territoire de Mackenzie. (Richardson, 1826.)

Melville; détroit, golfe Coronation, territoire de Mackenzie. (Franklin, 1821.)

Melville; détroit, entre les Iles Melville et Victoria, territoire de Franklin. (Parry.)

Melville; lac, frontière entre le territoire de l'Ungava et la province de Québec; probablement, en souvenir du Vicomte Melville. (*Voir* île Melville.)

Menchikoff; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1830, en souvenir du Prince Alexandre Sergevitch Menchikoff (1787-1869), général et diplomate russe.

Mercy; baie, Ile Banks, territoire de Franklin; port où hiverna M'Clure, de 1851 à 1853, et où il abandonna l'*Investigator*. Après avoir échappé avec peine à l'étreinte de la glace et avoir évité un naufrage, il découvrit cette baie; 'Ce n'est pas sans de profonds sentiments de gratitude que je l'appelai la Baie de Mercy'. (Miséricorde.)

Mercy; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Davis, à son premier voyage; 'le cap de la Miséricorde de Dieu, l'appelai-je, parce que c'est en ce lieu que nous fîmes notre première entrée pour pousser notre découverte'.

Merry; cap, rivière Churchill, province du Keewatin; en souvenir du Capitaine John Merry, Lieutenant-Gouverneur, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, de 1721 à 1729.

Merry; promontoire, anse Chesterfield, baie d'Hudson, district du Kéwatin.

Merry; île Bay d'Hudson, territoire du Keewatin.

Michelsen; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de Christian Michelsen, alors Premier Ministre de la Norvège.

Michie; montagne, territoire du Yukon; en souvenir du Professeur Michie, de West Point, Etats-Unis. (Schwatka.)

Michikamats; lac, territoire de l'Ungava. (*Voir* Mishikamats.)

Michikamau; lac, territoire de l'Ungava. (*Voir* Mishikamau.)

Middle; lac, isthme de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross; appellation descriptive.

Midlane; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1851, en souvenir de M. W. Midlane, commis de l'Amirauté.

Miles; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en souvenir de Robert Miles, Agent-Général de la Compagnie de la Baie d'Hudson. (*Voir* Miles Lake.)

Miles; îles, golfe Coronation, territoire de Franklin. (Rae, 1851.)

Miles; lac, golfe de Boothia, district du Kéwatin; nom donné par Rae, en souvenir d'un ami. Simpson écrivait, en 1832; 'L'Acheteur-Général Miles est le comptable et le gardien-chef d'hivernement de [York] Factory. C'est un bon Anglais, excellent comptable mais toujours de mauvaise humeur; quant à son jugement, il ne plonge pas plus avant qu'au fond de son encrier'.

Mill; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Baffin, en 1615, 'en raison des embarras considérables et de l'état farineux des glaces, comme la nuit dernière en fait foi'.

Miller; île, groupe Nastapoka, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Milne; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Contre-Amiral Sir Alexander Milne (1806-1896), Lord de l'Amirauté, de 1847 à 1859; Contre-Amiral, en 1858.

Milne; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Milne; île, canal Queens, territoire de Franklin. (Penny, 1851.)

Milne; montagne, Ile d'Exmouth, territoire de Franklin.

Milne; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin.

Milne; pointe, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

Milne; cap, groupe Royal Geographical Society, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir du Capitaine Milne, pêcheur-baleinier écossais, qui établit des entrepôts, à son intention, sur le roc de Dalrymple.

Milne; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bernier, en 1906, en souvenir du Capitaine W. F. Milne, du vapeur-baleinier l'*Eclipse*.

Mina; île, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir de Miss Mina Stewart, d'Ottawa. (R. Bell, 1897.)

Miners; chaîne de montagnes, lac Laberge, territoire du Yukon; nom donné par le docteur G. M. Dawson, en souvenir des mineurs qui le rencontrèrent ainsi que ses gens près de cet endroit.

Minie; mont, Ile de Kent, territoire de Franklin; en souvenir de Claude Etienne Minie (1804-1879), inventeur de la carabine Minie, en 1849. (Belcher, 1853.)

Minto; îles, océan arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1838, en souvenir de Gilbert (Elliot-Murray-Kynynmound), 2ème Comte de Minto (1782-1859); Premier Lord de l'Amirauté, de 1835 à 1841.

Minto; promontoire, île Prince of Wales, territoire de Franklin.

Minto; anse, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Minto; montagne, Ile Southampton, district du Kéwatin.

Minto; lac, à l'est de la Baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir de Sir Gilbert John (Elliot-Murray-Kynynmound), 4ème Comte de Minto, Gouverneur-Général du Canada, de 1898 à 1904; né en 1847; nommé Lord Melgund jusqu'à ce qu'il héritât du titre de Comte en 1891.

Mishikamats; lac, rivière Nord-Ouest, territoire de l'Ungava; ou Little Mishikamau, nom sauvage qui signifie 'petit grand lac'.

Mishikamau; lac, rivière Nord-Ouest, torritoire de l'Ungava; nom sauvage qui signifie 'grand lac'.

Missi; chute, rivière Churchill, district du Kéwatin; tiré du sauvage '*missipowatik'*, qui signifie 'grande chute' ou 'grand rapide'.

Mistassin; lac, rivière Winisk, district du Kéwatin; nom inlien qui signifie 'grosses pierres', à cause de l'existence de grosses pierres le long de ses rives.

Mitchell; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, de Thomas Mitchell, Assistant Paie-Maître du *Discovery*, vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

Mittie; île, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, 'en souvenir de la fille d'un de mes amis'.

Moffet; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de F. Moffet, éditeur du journal "Le Temps", d'Ottawa. (Bernier, 1906.)

Mogg; baie, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'en souvenir de M. Mogg, de l'*Hecla*'—William Mogg, commis sur l'*Hecla*, de 1821 à 1823.

Moltke; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en souvenir de Charles Emilius, Comte de Moltke, lequel, en sa qualité de ministre plénipotentiaire du Danemark, signa un traité de commerce avec l'Angleterre, le 16 juin 1824.

Moltke; île, canal M'Clintock, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir du Comte Moltke, membre de l'expédition de Mylius Erichsen le long de la côte ouest du Groënland.

Montagu; cap, anse Wager, province du Keewatin; en souvenir de John (Montagu), 2ème Duc de Montagu, (1689-1749); Grand'Maître de l'Artillerie, de 1742 à 1749.

Montréal; île, côte Arctique, province du Keewatin; nom donné par Back, en 1834, 'en souvenir des attentions que nous avaient prodiguées les habitants hospitaliers et pleins d'esprit public de cette ville'—Montréal, Canada.

Montréal; pointe, lac Winnipeg, district du Kéwatin.

Montrésor; rivière, tributaire de la rivière Backs, district du Kéwatin; nom donné par Back, en 1834, 'en souvenir du Lieutenant-Général, Sir Thomas Montresor.'

Montrose; cap, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; en souvenir de Violet Hermione, Duchesse de Montrose, 2ième fille de Sir Frederick Graham of Netherby. (R. Bell, 1897.)

Monumental; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en mémoire de Sir John Franklin.

Moore; baie, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, 'en souvenir de mon ami, M. Daniel Moore, de Lincoln's Inn, dont le zèle pour la science dota l'expédition d'un chronomètre précieux'.

Moore; île, baie de Darnley, côte Arctique, territoire de Mackenzie. (Richardson, 1826.)

Moore; baie, île Prince Patrick, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1853, en souvenir, probablement, du Commandant T. E. L. Moore. (*Voir* Moore island.)

Moore; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir, sans doute, du Commandant T. E. L. Moore, qui commanda le transport *Plover;* il fut envoyé au détroit de Bering en 1848 jusqu'à ce qu'on le remplaçât pour lui accorder une promotion en 1852.

Moore; îles, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, en souvenir de l'Amiral Sir Graham Moore (1764-1843); ce dernier fut nommé, en 1821, Grand-Amiral. (*Voir* Graham Moore.)

Moreton; baie, Ile Eglinton, territoire de Franklin; nom donné par Richards, en 1853, en souvenir, probablement, de l'Honorable Wyndham P. Moreton, commis de l'Amirauté.

Morin; mont, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de O. J. Morin, 2ème officier de l'*Arctic*. (Bernier, 1907.)

Morrison; pic, rivière Yukon, près du 141ième méridien, Yukon; nom donné par Ogilvie, 'en souvenir d'un membre de mon expédition.'

Mort; lac, au nord du Grand lac de l'Esclave, territoire de Mackenzie; une épidémie de fièvre scarlatine a fait presque un désert d'un camp nombreux de sauvages établis près de ce lac, d'où son nom.

Moskusfjord; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom norvégien, qui signifie 'baie du boeuf musqué'. (Sverdrup.)

Moss; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Edward Lawton, Chirurgien sur l'Alert, vaisseau de Sa Majesté, lors de l'expédition Nares, en 1875-1876.

Mould; baie, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; nom donné par Mecham, en 1853, à la demande de Nares,—probablement en souvenir d'un ami de Nares.

Moutain Indian; rivière, côte arctique, territoire du Yukon; nom donné par Franklin, en 1826, en souvenir des sauvages de l'intérieur, lesquels, à cette époque, descendaient annuellement les montagnes, en passant par cette rivière, dans le but de commercer avec les Esquimaux de la côte arctique.

Mourning; pointe, baie James, district du Kéwatin; en souvenir de l'inhumation faite en cet endroit du corps d'un des hommes du Capitaine James.

Mowatt; île, groupe Nastapaka, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Moyle; baie, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1821, à la demande de Joseph Sherer, aspirant sur l'*Hecla;* probablement en souvenir d'un ami.

Much-gold; creek, rivière Klondike, territoire du Yukon; abréviation du nom de mineur 'too-much-gold' (trop d'or), ainsi appelé à cause d'une si grande quantité d'or trouvé en cet endroit, que les mineurs, par plaisanterie, s'écrièrent: 'il vous va falloir y mêler du gravier pour l'écluser.'

Muddy; lac, rivière Saskatchewan, district du Kéwatin; en souvenir des bas-fonds boueux de ses bords.

Mudge; cap, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1820, 'en souvenir du Colonel Mudge, de l'Armée du Roi, l'un des commissaires du Bureau de Longitude.'

Mukalik; rivière, baie de l'Ungava, territoire de l'Ungava; nom sauvage qui signifie 'boueux'. (Wallace.)

Mukatowi; lac, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir d'un Esquimau qui visita l'*Arctic*. (Bernier, 1907.)

Mukoman; rivière et rapide, rivière Churchill, district du Kéwatin; nom sauvage qui signifie 'couteau'.

Munk; petite anse, à l'embouchure de la rivière Churchill, district du Kéwatin; en souvenir de Jens Munk, commandant d'une expédition danoise à la recherche du passage du Nord-Ouest; il hiverna en cet endroit, en 1619-1620.

Mundy; port, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en 1830; probablement en souvenir de l'Amiral Sir George Mundy, de la Marine Royale; ce dernier fut Contre-Amiral, en 1857, et Vice-Amiral en 1863.

Mumo; pointe, péninsule de Kent, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1838, probablement en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Mumo; anse, baie Committee, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1847.

Munster; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1831, en souvenir du Colonel George Fitzclarence, bâtard de Guillaume IV, et Major-Général de l'armée.

Murchison; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Roderick Impey Murchison (1792-1871), géologue écossais; ce dernier fut, en 1855, nommé Directeur-Général du Bureau Géologique et Directeur de l'Ecole Royale des Mines et du Musée Géologique; il encouragea avec enthousiasme l'exploration arctique.

Murchison; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Murchison; mont, Ile Devon, territoire de Franklin.

Murchison; promontoire, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1859.

Murchison; rivière, côte Arctique, district du Kéwatin.

Murdaugh; île, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant De Haven, en 1850, 'en souvenir du maître d'équipage en second sur l'*Advance*'—William H. Murdaugh.

Murray; anse, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant G. F. Mecham, en 1853, en souvenir de 'son bon ami, le Commandant Murray, de la Marine Royale'.

Murray; port, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant R. Vesey Hamilton, 'en souvenir du Contre-Amiral Murray'.

Murray; collines, Ile Bathurst, territoire de Franklin; probablement le même endroit que le port Murray.

Murray; île, golfe Coronation, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, en souvenir de Alexandre Hunter Murray (1881-1874), Acheteur-Général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; ce dernier établit le fort Yukon, en 1847.

Murray; lac, entre les rivières Mackenzie et Lockhart, territoire de Mackenzie.

Murray; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Muray; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Sir John Murray, savant anglais; il s'embarqua, en qualité de Naturaliste, sur le *Challenger*, pour étudier les conditions physiques et biologiques des bassins de l'océan, de 1872 à 1876.

Murray Maxwell; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1823, 'en souvenir du Capitaine Sir Murray Maxwell, de la Marine Royale'.

Musk-ox; lac, rivière Backs, territoire de Mackenzie; à cause de l'existence en cet endroit et à certaines époques de l'année, d'une grande abondance de bœufs musqués.

Musk-ox; vallée, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par le Lieutenant Lockwood, membre de l'expédition Greely, à cause de l'existence de boeufs musqués en cet endroit.

Musogetewi; lac et rivière, rivière Nelson, Kéwatin; nom sauvage qui signifie 'nez d'élan'.

Mylius; île, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de Mylius Erichsen, chef de l'expédition danoise, qu'il rencontra, en 1903, sur la côte du Groënland; Erichsen mourut de faim sur la côte est du Groënland en 1907.

N

Nagle; lac, au sud du lac de la Grande Ourse, territoire de Mackenzie; nom donné par J. M. Bell, en souvenir d'un marchand de bon compte, établi sur les bords de ce lac.

Nahanni; rivières, celle du Nord, tributaire de la rivière Mackenzie; celle du Sud, tributaire de la rivière Liard, territoire de Mackenzie; en souvenir des Nahanni ('peuple de l'Ouest'), tribu des Athapascans, établis dans la région des Montagnes Rocheuses entre les 57° et 65° de latitude Nord.

Nahanni; butte, rivière Liard, territoire de Mackenzie.

Nainlin; ruisseau, rivière Gravel, dans les Montagnes Rocheuses, territoire de Mackenzie; nom montagnais qui signifie 'cascade'.

Namew; lac rivière Churchill, Kéwatin et Saskatchewan; en raison du nom sauvage '*namea*', qui signifie 'esturgeon'.

Nansen; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Fridtjof Nansen, explorateur norvégien des régions arctiques; ce dernier traversa le Groënland, en 1888; commanda une expédition arctique, de 1893 à 1896, et atteignit le 86° 14', regardé, dans le temps, comme le point le plus au Nord. Le cap Nansen fut le point le plus éloigné atteint par Hansen. Nom donné par Hansen, en 1905.

Nansen; détroit, entre les Iles Axel Heiberg et Ellesmere, territoire de Franklin. (Sverdrup.)

Napier; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; probablement en mémoire du Général Sir Chas. Jas. Napier (1782-1853), Général anglais de distinction; il se fit remarquer à la Péninsule, conquit le Sind, en 1842-1843, et devint, plus tard, Commandant en chef de l'Inde. Probablement aussi, en souvenir de Sir Charles Napier, Vice-Amiral de l'escadre Bleue; nom donné par Belcher, en 1853.

Napoléon; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Napoléon III, Empereur des Français. (*Voir* Louis Napoléon.)

Nappartok; baie, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; nom esquimau qui signifie 'bois'.

Nares; cap Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine (aujourd'hui, Vice-Amiral et Sir) George Strong Nares, de la Marine Royale; Maître-pilote en second à bord du *Resolute*, lors de l'expédition Belcher, de 1852 à 1854; ce dernier reçut le commandement de l'expédition à l'Ile Ellesmere en 1875-1876; fut promu au grade de Vice-Amiral, en 1892, et reçut le titre de Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain, en 1876. Sir George Nares et l'Amiral Sir Vesey Hamilton sont les seuls officiers survivants du *Resolute*.

Nares; cap, Ile Eglinton, territoire de Franklin.

Nares; lac, au nord-est de Bennett, territoire du Yukon.

Naskaupi; rivière, tributaire de la rivière Northwest, territoire de l'Ungava; ce nom, en dialecte montagnais, signifie, 'les ignorants'.

Nathorst; cap, Ile Ellef Ringnes, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup, en souvenir de Alfred Gabriel Nathorst, Membre de l'Académie Royale de Science de Stockholm, Suède.

Natla; rivière, tributaire de la rivière Gravel, territoire de Mackenzie; nom sauvage qui signifie 'aller vite'.

Natuakami; lac, rivière Stillwater, territoire de l'Ungava; nom sauvage qui signifie 'eau tranquille'.

Neill; port, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en souvenir de Samuel Neill, M. D., chirurgien à bord de l'*Hecla*, en 1824-1825.

Nejanilini; lac, rivière Seal, province du Keewatin; ce nom tire son origine du mot sauvage Chippewa qui signifie 'terrain marécageux'.

Nelson; tête de l'Ile Banks, territoire de Franklin; en souvenir de Lord Nelson (1758-1805), le héros de Trafalgar.

Nelson; port et rivière, baie d'Hudson, Kéwatin; nom donné par Button, en 1612. 'North-West Fox' dit: 'Il appela cette rivière, Port Nelson, en souvenir du nom de son Maître d'équipage', qu'il inhuma en cet endroit.

Nepishkow; rapide, rivière Churchill, province du Keewatin; nom sauvage qui signifie 'feuille'.

Neptune; promontoire, détroit d'Hudson, territoire de l'Ungava; en souvenir du navire baleinier *Neptune,* affrêté par le Gouvernement du Dominion pour servir aux expéditions de la baie-d'Hudson, en 1884 et en 1903-1904.

Netherby; île, Ile Graham, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, en souvenir de Netherby Hall, de Cumberland, Angleterre, place d'origine des Grahams de Netherby.

Nettilling; lac, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom sauvage qui signifie 'plancher uni.'

Newberry; rivière, territoire du Yukon; nom donné par Schwatka, en 1883, en souvenir du Professeur Newberry, de New-York.

Neumayer; péninsule, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné en 1904 par Amundsen, qui dit: 'Je me rendis à Hamburg pour soumettre mon projet au..... Professeur Docteur G. Von Neumayer, membre du Conseil Privé, et, à cette époque, Directeur de l'Observatoire de la Marine Allemande'

New Wales; nom donné à toute la côte ouest de la baie d'Hudson, par Button, en 1612-1613; appellation désuète.

Newell; détroit, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de Thomas W. Newell, de Cincinnati.

Newman Smith; cap, détroit de Jones, territoire de Franklin. (*Voir* Smith Cape.)

Newton; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir de O. E. Newton, M. D., de Cincinnati.

Newton; glacier, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Alfred Newton, Zoologiste anglais remarquable, Professeur de Zoologie et d'Anatomie Comparée à l'Université de Cambridge, Président de la British Association, en 1888; nom donné par les membres de l'expédition Nares, en 1875-1876.

Nias; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; en souvenir de Joseph Nias, Midshipman sur l'*Alexander,* lors de la 1ère expédition de John Ross, en 1818; et sur l'*Hecla,* au 1er voyage de Parry, en 1819-1820; nommé Lieutenant du *Fury,* au 2ème voyage de Parry, de 1821 à 1823; Capitaine, en 1835; Contre-Amiral, en 1857, enfin Amiral; il prit sa retraite en 1867, puis fut nommé Chevalier Commandeur de l'Ordre du Bain; nom donné par Ross, en 1818.

Nias; île, Ile Southampton, district du Kéwatin; nom donné par Parry, en 1821.

Nias; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin.

Nicholas; île, détroit d'Hudson, territoire de l'Ungava; nom donné par Foxe, en 1631. 'Je l'ai appelé ainsi en souvenir du maître-pilote en second, Edward Nicholas, Secrétaire... des Lords [de l'Amirauté], que j'ai souvent importuné'. Appellation désuète.

Nicholas 1st; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir de Nicholas 1er (1796-1855), Czar de Russie, de 1825 à 1855; nom donné par John Ross.

Nicholson; île, à l'est de la baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; en soupar M'Clintock, en 1859, en souvenir de Sir Frederick William Erskine Nicholson (1815-1899), 10ème Baronnet, Commandeur de l'Ordre du Bain et Amiral de la Marine Royale.

Nicholson; île, à l'est de la baie d'Hudson, territoire de l'Ungava, en souvenir de A. Nicholson, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Nicholson; île, baie de Liverpool, côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'comme marque d'estime à l'endroit de M. William Nicholson, de Rochester', comté de Kent, Angleterre.

Nicholson; lac, territoire de Mackenzie; en souvenir du Professeur A. H. Nicholson, d'abord Professeur d'Histoire Naturelle à l'Université de Toronto et, plus tard, à l'Université d'Aberdeen.

Nidhi; ruisseau, rivière Gravel, Montagnes Rocheuses, territoire de Mackenzie; appellation montagnaise qui signifie 'tamarack'.

Nicolai; cap. (*Voir* Nicholas 1st cape.)

Nipartolik; baie, baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; appellation esquimau signifiant 'contrée boisée'.

Nipishish; lac, territoire de l'Ungava; appellation sauvage signifiant 'peu d'eau.' (Wallace.)

Nisbet; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, de Chas Nisbet, de l'équipage terrestre de Mecham, en 1853.

Noel; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin; découverte par Richards et Osborn, en 1853; ainsi appelée, probablement, en souvenir du frère d'Osborn, Noel.

Noel; port, détroit d'Hudson, territoire de Franklin; nom donné par R. Bell, en 1897, en souvenir de Sir Gerard Henry Metred Noel, Amiral de la Flotte; Contre-Amiral, en 1895; Amiral en 1905.

Nordenskjold; île, mer Queen Maud, territoire de Franklin; en souvenir du Baron Nils Adolf Erick Nordenskjöld (1832-1901), explorateur arctique et géologue suédois; il explora le Spitzberg, en 1868; la mer Kara, en 1875-1876; trouva le passage du Nord-Est, en 1878-1879, et explora l'intérieur du Groënland, en 1883; nom donné par Amundsen, en 1905.

Nordenskjold; rivière, en aval de la rivière Lewes, territoire du Yukon. (Schwatka, 1883.)

Norfolk; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, de Henry Charles (Howard) (1791-1856), 13ème Duc de Norfolk; nom donné par John Ross.

Norman; crique, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1821, 'en souvenir de mon ami, M. George Norman, fils, de Bath'.

Norman; fort de la Compagnie de la Baie d'Hudson, rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; en souvenir, probablement, de Alexander Norman McLeod, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Norman Lockyer; île, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Joseph Norman Lockyer, né en 1836, savant astronome anglais; Directeur de l'Observatoire de la Nature Solaire, de South Kensington; nom donné par Nares, en 1875.

North; promontoire, Loks Land, territoires du Nord-Ouest; appelé d'abord 'Queen Elisabeth Foreland', en souvenir de la Reine Elisabeth d'Angleterre, et ainsi nommé par Frobisher, à son premier voyage, en 1596; son nom actuel lui vient de sa position du côté nord du détroit d'Hudson.

North Cornwall; île. (*Voir* Cornwall.)

North Devon; île. (*Voir* Devon.)

North-east; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'à cause de sa situation par rapport au continent américain'.

North Hendon; péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross à un village Esquimau, en souvenir, probablement, de la paroisse de Hendon, dans le comté de Middlesex, Angleterre.

North Kent; île. (*Voir* Kent.)

North Lincoln; terre. (*Voir* Lincoln.)

North Pole; lac, golfe de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir de l'une des barques qui servirent à Rae, lors de son expédition arctique, en 1846-1847.

North Somerset; île. (*Voir* Somerset.)

North Thames; rivière, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, d'après la rivière Tamise, Angleterre.

Northumberland; détroit, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, en souvenir du Duc de Northumberland (1792-1865), nommé Premier Lord de l'Amirauté, en 1852.

Norton; cap, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en souvenir, probablement, de Mme Norton, née Caroline Elizabeth Sarah Sheridan (1808-1877), poétesse anglaise.

Norton Shaw; cap, terre de Lincoln, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1852, en souvenir du Docteur Norton Shaw, Secrétaire de la Société Royale de Géographie, de Londres.

Norton Shaw; cap, terre de Grinnell, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Norway; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de son pays natal.

Norway; île, Ile de Banks, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1851, probablement en souvenir du lieutenant Newell Norway, de la marine royale.

Norway House; fort et bureau de poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson; appellation venue de ce que le premier établissement fait en cet endroit, le fut par un parti de Norvégiens, chassés de la Colonie de Red River et installés en ce lieu.

Norwegian; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup, en souvenir de ses compatriotes qui l'accompagnaient.

Nottingham; île, détroit d'Hudson, territoire de l'Ungava; North-West Fox, écrit, à la page 310: 'Nom donné par le Maître d'équipage Hudson, en tribut d'hommage envers le très-honorable Lord Charles Howard, Comte de Nottingham [1536-1624], à cette époque Grand Amiral d'Angleterre; ceci constitue une faible marque du souvenir des soins, de l'encouragement et des renseignements fournis pour la poursuite de l'entreprise.'

Noyes; portage, rivière des Esclaves, territoire de Mackenzie; ce nom lui vient d'un accident au cours duquel cinq hommes se noyèrent dans les rapides de cet endroit, en 1786.

Nueltin; lac, rivière Thlewiaza, district du Kéwatin; nom sauvage qui veut dire 'île'.

Nuskwesi; rivière, rivière Churchill, district de Kéwatin; nom sauvage qui veut dire 'verdure'.

Nutarawit; lac et rivière tributaire de la rivière Kazan, district du Kéwatin; nom sauvage qui veut dire 'enfant mort'.

Nygaard; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de William Nygaard, qui donna 2.500 Kr. aux fins de l'expédition.

O

O'Brien; cap, Ile Cornwall, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, en souvenir, probablement, du Contre-Amiral Donat H. O'Brien.

Observation; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné, en 1820, par Parry, qui y fit des observations de latitude et de longitude.

Observation; montagne, Ile Banks, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1850, en raison de l'étendue de la perspective que cet endroit présentait.

Ogden; baie, océan Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Simpson, en 1839, en souvenir de Peter Skene Ogden, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Ce dernier signa l'arrangement définitif de 1834, en qualité d'Agent Général.

Ogilvie; vallée, territoire du Yukon; en souvenir de William Ogilvie, D. T. S. Commission Topographique du Dominion, pendant quelque temps Commissaire au territoire du Yukon.

Ogle; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de l'Amiral Sir Charles Ogle (1775-1858), 3ème Baronnet, Amiral de la Flotte en 1857; à l'âge de dix-neuf ans, il agissait comme capitaine, le plus jeune dont il soit fait mention.

Ogle; pointe, péninsule Adélaïde, province du Keewatin. (Back, 1834.)

Old Factory; rivière, baie James, territoire de l'Ungava; en souvenir d'un poste de commerce abandonné.

Old Man of Hoy; cap, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en souvenir de Old Man of Hoy, un rocher isolé, en forme de pileur, à Orkney, Ecosse.

Olrik; île, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1859, en souvenir de l'Inspecteur Danois du Gröenland Septentrional.

Ommanney; baie, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; en souvenir du Capitaine (devenu l'amiral Sir Erasmus) Ommanney, de la Marine Royale; ce dernier commanda l'*Assistance*, à l'expédition Austin, en 1850-1851, et explora la portion Nord-Ouest de l'Ile Prince of Wales; nommé Contre-Amiral, en 1864; il prit sa retraite en 1874, avec le titre de Contre-Amiral, et, enfin, fut fait Chevalier.

Onion; lac, à l'est de la rivière Mackenzie, latitude 68° 30', territoire de Mackenzie; nom donné par l'Abbé Petitot, en souvenir d'un officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Ookijoxi-ninu; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir d'une femme Esquimau.

Opinaca; rivière, tributaire de l'Eastmain, territoire de l'Ungava; nom sauvage qui veut dire 'droit'.

O'Reilly; île, côte Arctique, longitude 99°, district du Kéwatin; en souvenir, probablement, du Lieutenant-Colonel Walter Frederick O'Reilly, Commandeur de l'Ordre du Bain, du 41ème Fantassin, qui épousa Harriet, veuve du 5ème Duc de Roxburghe (*Voir* Roxborough); nom donné par Simpson, en 1839.

Organ; hauteurs, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de Thomas Organ, l'un des compagnons d'Osborne, dans son expédition en traîneaux, en 1853.

Orkney; lac, rivière Coppermine, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1820, en souvenir, probablement, des îles Orkney, en Ecosse; plusieurs employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson étaient originaires des îles Orkney.

Ormonde; île, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, en souvenir de James (Butler), 20ème Comte d'Ormonde et d'Ossory (1771-1838); créé marquis d'Ormonde, en 1825.

Ortell; montagne, monts Tasin, territoire du Yukon; en souvenir de George Ortell, prospecteur.

Osbon; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de B. S. Osbon, de New-York.

Osborn; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en souvenir du Lieutenant Sherard Osborn, officier dans la Marine de Sa Majesté, et qui commanda l'un des navires de l'Escadre du Capitaine Austin'; il commanda également le *Pioneer*, de l'expédition Austin, de 1852 à 1854; fut fait contre-Amiral, en 1873.

Osborn; baie, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

Osborn; cap, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

Osborn; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Osborne; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1853, en souvenir de Ralph Bernal Osborne, M. P., 1er Secrétaire de l'Amirauté, de 1853 à 1871.

Oscar; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, du Prince Couronné de Norvège et de Suède, qui devint le Roi Oscar I, régna de 1844 à 1859; nom donné par John Ross, en 1832.

Oscar Land; partie ouest de l'Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Sverdrup, en 1899, en souvenir d'Oscar II, alors Roi de Suède et de Norvège.

Osgoode; montagne, territoire du Yukon; en souvenir d'un membre du bureau de la Commission Biologique des Etats-Unis.

Ossory; cap, Ile Ormonde, détroit de Fury et d'Hecla, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822. (*Voir* Ormonde.)

Otto; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Otto Sverdrup, explorateur arctique suédois; il explora la côte ouest de l'Ile d'Ellesmere et les îles Heiberg et Ringnes, de 1898 à 1902.

Outram; rivière, lac Aylmer, territoire de Mackenzie; nom donné par James Anderson, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, en 1855, 'en souvenir d'un parent vaillant', sans doute Sir James Outram (1803-1863), Général anglais, qui se distingua dans la mutinerie Sepoy, en 1857-1858.

Ovidias; mont, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, en souvenir, probablement, du Contre-Amiral Sir Edward Wm. Campbell Owen; en 1828, il fut créé Lord de l'Amirauté.

Owen; pointe, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Richard Owen, (1804-1892), naturaliste anglais distingué.

P

Paget; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, du Field-Maréchal Henry William Paget, 1er Marquis d'Anglesey (1768-1854), Général et homme d'Etat anglais; il se distingua en Crimée et à Waterloo; nommé Général, en 1819, Field-Maréchal, en 1846.

Paine; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir, probablement, de Joseph C. Paine, commis de l'*Investigator*, vaisseau de Sa Majesté.

Paine; cap à pic, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin.

Paint; collines, côte est de la baie d'Hudson, territoire de l'Ungava; les rochers de ces collines 'renferment beaucoup de pyrite dont la surface est souvent couverte d'une couche de rouille, d'où, le nom des collines.'

Pakington; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir de Sir John Somerset Pakington, 1er Baron Hampton (1799-1880); ce dernier fut Secrétaire pour les Colonies, en 1852; Premier lord de l'Amirauté, en 1858-1859 et en 1866-1867, et Secrétaire de la Guerre, en 1867-1868.

Palander; détroit, entre les îles Bryde et Nordenskjöld, mer Queen Maud, territoire de Franklin; en souvenir de A. A. L. Palander, capitaine dans la Marine Royale Suédoise, commandant du *Vega,* sur lequel Nordenskjöld ouvrit le passage du Nord-Est, en 1878-1879; nom donné par Amundsen, en 1905.

Palgrave; rivière, côte Arctique, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'en souvenir de [Sir] Francis Palgrave' (1788-1861), historien anglais.

Palmer; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853.

Palmer; baie, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'en souvenir du Lieutenant Palmer'—Charles Palmer, Lieutenant sur l'*Hecla*, de 1821 à 1823; était Midshipman sur le même vaisseau au voyage précédent de Parry, en 1819-1820.

Palmer; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin. (Parry, 1819.)

Palmerston; cap, côte est de l'isthme de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir de John Henry Temple, Vicomte Palmerston, (1784-1865), homme d'Etat anglais; créé Lord de l'Amirauté, en 1807; Secrétaire de la Guerre, de 1809 à 1828; Ministre des Affaires Etrangères, de 1839 à 1841; Secrétaire d'Etat, de 1852 à 1855; et Premier Ministre, de 1855 à 1858 et en 1859, jusqu'à sa mort arrivée en 1865; nom donné par John Ross.

Palmerston; cap, côte ouest de l'isthme de Boothia, territoire de Franklin.

Palmerston; pointe, Ile Russell, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

Parker; baie, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir du capitaine John Parker, de Hull, comté de Yorkshire, Angleterre.

Parker; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Nares, en 1875.

Parker; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, en l'honneur, probablement, soit du Vice-Amiral Hyde Parker (1784-1854), Lord de l'Amirauté, de 1852 à 1854. Ou de l'Amiral Sir William Parker, entré dans la Marine, en 1793; capitaine, en 1801; Contre-Amiral, en 1830; Lord de l'Amirauté, en 1834, puis de 1835 à 1841 et en 1846; Amiral, en 1851; il était Amiral de la Flotte, en 1865.

***Parker**; baie, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin. (Mecham, 1853.)

***Parker**; cap, Ile Devon, territoire de Franklin.

***Parker**; montagne, Ile Devon, territoire de Franklin.

***Parker**; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

***Parker**; île, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin.

***Parker**; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin. (M'Clure, 1851.)

---

*Il se peut que quelques-uns de ces endroits aient reçu leur nom en souvenir de J. Parker, M. P., mais il est plus probable qu'ils le doivent soit à Hyde Parker, soit à Sir William Parker.

Parker; île, canal Queens, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en souvenir de M. J. Parker, Secrétaire de l'Amirauté, en 1841 et de 1849 à 1852.

Parker; détroit, Iles de Berkeley et de Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de l'Amiral Sir William Parker (1781-1866). (*Voir* Parker Bay.)

Parr; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Nares, en 1875, en souvenir du Lieutenant Alfred A. C. Parr, de l'*Alert*, vaisseau de Sa Majesté.

Parry; baie, détroit de Melville, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821; 'J'ai donné à cette baie le nom de mon ami, le Capitaine Parry, occupé actuellement à la recherche intéressante du passage du Nord-Ouest'—l'Amiral Sir William Edward Parry (1790-1855.)

Parry; cap, baie de Franklin, territoire de Mackenzie. (Richardson, 1826.)

Parry, cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin.

Parry; groupe, territoire de Franklin.

Parry; chutes, rivière Lockhart, territoire de Mackenzie. (Back.)

Parry, montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin. (Hayes.)

Parry; péninsule, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin. (Nares, 1875.)

Parry; pointe, Ile King William, territoire de Franklin.

Parry; port, Ile King William, territoire de Franklin. (James Ross, 1830.)

Pasley; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir du Général Sir Charles William Pasley (1780-1861), l'un des souscripteurs de l'expédition M'Clintock, en 1858-1859 (probablement le même endroit que Pasley Cove, ci-dessous mentionné) ; nom donné par M'Clintock.

Pasley; anse, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Richardson, en 1826, 'en souvenir du Lieutenant Colonel Pasley, des Ingénieurs Royaux, à qui nous devons l'invention du bateau portatif appelé 'coquille de noix' et que nous emportâmes avec nous'.

Pasquia; collines et rivière, province du Keewatin; Richardson dit que ces collines sont appelées par les Cris *Wapus-këow-watchi* [*wapus,* strait; *këow,* forêts; *watchi,* colline: d'où "un passage à travers bois sur une colline"], les Canadiens l'appellent, *Basquiau.*' McIntyre prétend que ce nom signifie 'collines ou caps étroits', la même chose, sans doute, que ce qu'indique Richardson, en faisant allusion aux collines de gravier —vieilles plages du lac de glace Agassiz.

Passage; île, Ile Southampton, province du Keewatin; nom donné par Parry, en 1821, à la suite de la découverte d'un passage accessible à ses bateaux, entre cette île et l'île Southampton.

Patterson; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Nares, en 1875-1876.

Patterson; île, Ile Bathurst, territoire de Franklin; nom donné par Richards, en 1853.

Pateshall; cap, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1819, 'en souvenir du Capitaine Nicholas Lechmere Pateshall, de la Marine Royale'; il mourut en 1850.

Pattinson; port, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1859, en souvenir de Hugh Lee Pattinson (1796-1858), chimiste métallurgiste, l'un des souscripteurs à l'expédition M'Clintock.

Payer; port, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Greely, en souvenir de Julius von Payer, né en 1842, explorateur arctique et peintre autrichien.

Payne; baie, lac et rivière, baie de l'Ungava, territoire de l'Ungava; en souvenir de F. F. Payne, Secrétaire du Service Météorologique, de Toronto.

Peabody; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de George Peabody (1795-1869), philanthrope américain.

Peale; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, en souvenir de Washington Peale, de New-York.

Pearce; pointe, côte Arctique, territoire de Mackenzie; le Docteur Richardson dit au 2ème voyage de Franklin: 'M. Kendall a nommé ainsi cette pointe en souvenir de M. Pearce, un de ses amis intimes'. ('Pierce' carte maritime des expéditions de Franklin.)

Pearse; anse, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de R. B. Pearse, Maître-pilote en second sur le *Resolute*, expédition Austin.

Pearson; île, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; en souvenir de William Pearson (1767-1847), astronome, l'un des fondateurs et, durant les dix premières années, Trésorier de la Société Astronomique; nom donné par John Ross.

Peary; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de R. E. Peary, explorateur arctique, qui fit plusieurs explorations dans le Groënland septentrional et atteignit le Pôle, en 1909.

Pechell; pointe, côte arctique, province du Keewatin; nom donné par Back, en 1834, 'en souvenir de Sir J. B. Pechell, Baronnet',—le Contre-Amiral Sir Samuel John Brooke-Pechell (1785-1849), nommé Lord de l'Amirauté de 1830 à 1834.

Pedder; pointe, Ile d'Eglinton, territoire de Franklin; appelée pointe Petoural (ou Pitoural) par Mecham, en souvenir de l'un des membres de son équipage terrestre. Le nom 'Pedder' a probablement été substitué au premier par l'Amirauté. Il se peut que ce soit une erreur du dessinateur en lieu et place de 'Petoural'.

Peddie; baie, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de John S. Peddie, Chirurgien sur le *Terror*, au voyage malheureux de Franklin, en 1845.

Peddie; pointe, Ile Melville, territoire de Franklin.

Peel; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Sir Robert Peel (1788-1850), Sous-Secrétaire pour les Colonies, en 1811; Secrétaire pour l'Irlande, de 1812 à 1818; Ministre Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Intérieur, de 1822 à 1827 et de 1827 à 1834; Premier Ministre, en 1834-1835 et de 1841 à 1846; nom donné par Rae, en 1851.

Peel; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin.

Peel; anse, Ile King William, territoire de Franklin. (John Ross.)

Peel; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin.

Peel; rivière, rivière Mackenzie, territoires de Mackenzie et du Yukon. (Franklin, 1826.)

Peel; détroit, entre les Iles Somerset et Prince of Wales, territoire de Franklin.

Peffer; rivière, Ile King William, territoire de Franklin; nom donné par Simpson, en 1839, en souvenir de la rivière Peffer, comtés de Ross et Cromarty, Ecosse; parlant des sources minérales près de la rivière à l'Eau-Claire, Simpson écrit: 'à cause de l'habitude que j'avais des sources minérales puissantes de Strath Peffer'.

Peeshew-pukwâgan; lac, rivière Nelson, district du Kéwatin; nom sauvage qui signifie 'pêche au chat sauvage'.

Pekangikum; lac, rivièrfe Bernes, province du Keewatin; nom sauvage qui signifie, 'détroit d'eau salée'.

Pell; anse, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de l'Amiral Sir Watkin Owen Pell (1788-1869); Commissaire de l'Hôpital de Greenwich, en 1845; Contre-Amiral, en 1848; Vice-Amiral, en 1853.

Pell; pointe, Ile Cornwallis, territoire de Franklin. (Belcher, 1853.)

Pelly; baie, côte arctique, district du Kéwatin; nom donné par Rae, en souvenir de Sir John Henry Pelly (1777-1852), Gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, de 1822 à 1852.

Pelly; île, côte arctique, territoire de Mackenzie. (Franklin, 1825.)

Pelly; lac, rivière Backs, territoire de Mackenzie. (Back, 1834.)

Pelly; lacs, tête de la rivière Pelly, territoire du Yukon. (Campbell, 1840.)

Pelly; montagne, Ile Victoria, territoire de Franklin. (Collinson, 1852.)

Pelly; montagnes, rivière Pelly, territoire du Yukon. (G. M. Dawson.)

Pelly; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin. (Rae, 1851.) Le point extrême atteint par Rae en 1851.

Pelly; bureau de poste, territoire du Yukon.

Pelly; rivière, rivière du Yukon, territoire du Yukon. (Campbell, 1840.)

Pemmican; roc (îlot), détroit de Bellot, Ile Somerset, territoire de Franklin; nom donné par M'Clintock, en 1858; il y déposa une grande quantité de pemmican.

Pendarvis; montagnes, Ile Prince of Wales, territoire de Franklin; découvertes par Osborn, en 1851.

Pennell; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1851, en souvenir de C. H. Pennell, Commis Senior à l'Amirauté.

Penny; baie, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, en souvenir du Capitaine William Penny, qui commanda une expédition à la recherche de Franklin; cette expédition se rendit à l'île Cornwallis et atteignit les rives du canal de Wellington, en 1850-1851.

Penny; détroit, Ile Bathurst, territoire de Franklin.

Penryhn; cap, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'en souvenir de mon ami, Edward Leycester Penrhyn'.

Pentland; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; probablement en souvenir de l'estuaire Pentland ou des collines Pentland, Ecosse.

Percy; montagne, Ile Devon, territoire de Franklin; probablement en souvenir du Vice-Amiral, l'Honorable Josephine Percy, de la Marine Royale, (1784-1856); nom donné par Belcher, en 1853.

Peregrine; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin; Miller Christy écrit: 'Foxe, dans son journal S. M., dit qu'il lui donna ce nom en souvenir de cet honorable Lord, Secrétaire Principal de Sa Majesté, mais je ne puis trouver personne qui ait porté ce nom'.

Persèverance; pointe, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; en souvenir du traîneau de Mecham, le *Perscverancv,* 1853.

Petermann; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de August Petermann (1822-1878), géographe allemand.

Petersen; baie, Ile King William, territoire de Franklin; en souvenir de Carl Petersen, Interprète, à l'expédition M'Clintock, de 1857 à 1859; à la 2ème expédition de Grinnell (Kane), de 1852 à 1854, ainsi qu'à l'expédition Penny, en 1850-1851; nom donné par M'Clintock, en 1858.

Petersen; pointe, Ile Cornwallis, territoire de Franklin. (Penny, 1851.)

Perthes; pointe, lac Tagish, territoire du Yukon; nom donnée par Schwatka, en souvenir de Justus Perthes, de Gotha, Allemagne, géographe renommé.

Pethinue; île, Grand Lac de l'Esclave, territoire de Mackenzie; nom sauvage qui signifie 'île aux hiboux'; épellation primitive 'Pethenueh'.

Petitot; lac, au nord du lac de la Grande Ourse, territoire de Mackenzie; en souvenir de l'Abbé Petitot, le premier Européen qui visita ce lac; missionnaire, pendant plusieurs années, des Sauvages du nord.

Petitsikapau; lac, rivière Hamilton, territoire de l'Ungava; nom sauvage, qui signifie 'frangé de saules'.

Phillips; baie, rivière Babbage, côte arctique, territoire du Yukon; nom donné par Franklin, en 1826, 'en souvenir de M. [Thomas] Phillips (1770-1845), Professeur de Peinture à l'Académie Royale'.

Phillips; cap, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en hommage d'un ami précieux et compagnon aimé des quartiers d'hiver, le Commandant [C. Gerrans] Phillips, de la Marine Royale, qui accompagna Sir John Ross sur le *Felix*, et dont le zèle à la recherche de l'expédition perdue, faillit tomber au cours d'un voyage inutile à travers le sommet impraticable et nu de l'île Cornwallis.'

Phillips; pointe, Ile Cobourg, territoire de Franklin. (Inglefield, 1852.)

Phillips; île, côte arctique, territoire de Mackenzie; 'en souvenir du Capitaine Charles Phillips, de la Marine Royale, à qui la marine doit le double-cabestan ainsi que plusieurs autres inventions importantes;' nom donné par Richardson, en 1826.

Phipps; cap, Ile Melville, territoire de Franklin; probablement en souvenir de l'Amiral Sir Phipps Hornby (*Voir* Hornby Cape).

Phoenix; promontoire, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, (mentionné ailleurs), d'après le nom de son vaisseau le *Phoenix*, vaisseau de Sa Majesté.

Picthorn; baie, détroit de Jones, territoire de Franklin; en souvenir de F. R. Picthorn, Assistant-Chirurgien sur le *Pioneer*, expédition Austin.

Pierce; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Franklin Pierce (1804-1869), 14ème Président des Etats-Unis.

Pike; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de MM. Benjamin Pike and Sons, de New-York.

Pike; rivière, district du Kéwatin; ce nom vient de l'abondance de ces poissons dans ses eaux. En 1740, elle fut appelée 'pointe au Nord' par un commerçant français.

Pillage; pointe, côte Arctique, territoire du Yukon; nom donné par Franklin, en 1826; à cet endroit, les Esquimaux pillèrent ses deux bateaux, le *Lion* et le *Reliance*.

Pim; pointe, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir du Lieutenant (plus tard, Amiral) Bedford Clapperton Trevelyan Pim (1826-1886); servit en qualité de Lieutenant sur le *Resolute*, expédition Belcher, de 1852 à 1854, à la recherche de Franklin.

Pinart; montagne, au nord de la rivière de la Grande Ourse et à l'est de la rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; nom donné par l'Abbé Petitot, en souvenir d'un ami, A. Pinart.

Pioneer; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; en souvenir du *Pioneer*, vaisseau de Sa Majesté, l'un de ceux qui survirent à l'expédition Belcher de 1852 à 1854.

Pioneer; baie, Ile Cornwallis, territoire de Franklin.

Pioneer; île, Ile Devon, territoire de Franklin.

Pipestone; pointe, Grand Lac de l'Esclave, territoire de Mackenzie; d'après une certaine pierre, généralement de couleur gris-vert, employée par les sauvages pour la fabrication des pipes.

Pipeston; lac, district du Kéwatin.

Pistol; baie, baie d'Hudson, district du Kéwatin; cette baie fut appelée par le Capitaine Smith, en 1747, 'Douglas harbour', 'en souvenir de M. James Douglas, marchand de la ville de Londres, et l'un de ceux qui prirent part à cette entreprise'; on ignore l'origine du nom actuel.

Pitt; île, côte arctique et territoire du Yukon; nom donné par Franklin, en 1826, probablement en souvenir d'un directeur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Pitt; montagne, île Marble, district du Kéwatin; nom donné par Scroggs, en 1722, en souvenir à Benj. Pitt, Gouverneur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, de 1743 à 1746.

Pitts; montagne, ouest de la rivière Lewes, territoire du Yukon; en souvenir d'un commerçant, de Selkirk, territoire du Yukon.

Pius; lac, entre le lac Colville et la rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; nom donné par l'Abbé Petitot, en souvenir du Pape Pie IX.

Playfair; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin; probablement en souvenir de Sir Lyon Playfair, 1er Lord Playfair (1819-1898), savant chimiste et homme d'Etat anglais.

Playgreen; lac, lac Winnipeg, province du Keewatin; Franklin, dans son voyage de la Mer Polaire, écrit: 'c'est une traduction du nom donné à ce lac par deux bandes de sauvages qui se rencontrèrent et donnèrent une fête sur une île située vers le milieu du lac.'

Plenty; baie, Ile Melville, territoire de Franklin; nom donné par Richards, de l'expédition Belcher, de 1852 à 1854, à cause de l'abondance de gibier en cet endroit.

Poillon; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de Cornelius C. et Richard Poillon, de New-York.

Point; lac, rivière Coppermine, territoire de Mackenzie; nom mentionné d'abord par Hearne; c'est une traduction du nom sauvage, lequel probablement, vient des longues pointes entre les bras profonds et avancés du lac. (*Voir* Gras, lac de.)

Polynia; îles, Ile Prince Patrick, territoire de Franklin; nom russe qui vient des ouvertures causées dans la glace Arctique, par les courants rapides; nom donné par M'Clintock, probablement pour avoir trouvé des ouvertures semblables dans le voisinage de cet endroit.

Pomona; île, péninsule de Melville, district du Kéwatin; nom donné par Rae, en 1847, en souvenir de l'île Pomona, la plus grande des îles Orkney.

Ponds; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1818, en souvenir de John Ponds (1767-1836), astronome royal,

Porden; île, golfe Coronation, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1821, en souvenir de Eleanor Anne Porden (1797-1825), sa première femme, qu'il épousa en 1823.

Porphyry; lac, rivière Coppermine, territoire de Mackenzie; nom donné par Franklin, en 1820, pour avoir probablement trouvé sur ses rives du roc de porphyre.

Porter; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; probablement en souvenir de Geo. Porter, de l'équipage terrestre de Markham; il mourut en juin 1876; nom donné par Nares, en 1876.

Porter; cap, isthme de Franklin, district du Kéwatin; probablement en souvenir d'Anne Maria Porter (1780-1832), et de Jane Porter (1776-1850), nouvellistes anglaises. Le cap Porter est presque en face du cap Edgeworth (mentionné ailleurs) ; nom donné par Ross, en 1830.

Port-Nelson; port, baie d'Hudson, district du Kéwatin. (*Voir* Nelson river.)

Possession; baie, Ile Bylot, territoire de Franklin; nom donné par Ross, en 1818, pour commémorer la prise de possession qu'il en fit au nom de la Grande-Bretagne.

Possession; montagne, Ile Bylot, territoire de Franklin.

Possession; pointe, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829, pour commémorer la prise de possession qu'il en fit au nom de la Grande Bretagne.

Pouncet; île, péninsule de Boothia; nom donné par John Ross, en 1829.

Powell; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Parry en 1819, probablement en souvenir de Herbert B. Powell, qui fut Contre-Amiral, en 1855.

Préfontaine; cap, île Coats, district du Kéwatin; en mémoire de feu l'Honorable J. R. F. Préfontaine, Ministre de la Marine et des Pêcheries.

Prejevalsky; cap, lac Bennett, territoire du Yukon; nom donné par Schwatka, en 1883, en souvenir de l'explorateur russe bien connu.

Prescott; cap, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Kane, en 1854, probablement en souvenir de W. H. Prescott (1796-1834), historien américain.

Prescott; île, détroit de Peel, territoire de Franklin; découverte par Browne, en 1851; probablement en souvenir de Henry Prescott, qui, en 1855, fut Vice-Amiral de l'escadre Bleue; il fut, en 1847, Lord Puîné de l'Amirauté.

Preservation; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, ' pour commémorer notre délivrance providentielle'.

President; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Penny, en 1851, 'en souvenir du Président des Etats-Unis'—Millard Fillmore (1800-1874), 13ième Président.

Presidents Seat; montagne, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1861, 'en souvenir de l'officier exécutif en chef du Gouvernement des Etats-Unis'—Abraham Lincoln (1809-1865), 16ième Président, de 1861 à 1865.

Press; canal, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, d'après la Presse Associée, de New-York.

Prévost; canyon et rivière, tributaire de la rivière Ross, territoire du Yukon; en souvenir d'un trappeur et prospecteur.

Prince; rivière, lac Blake, district du Kéwatin; en souvenir du Professeur E. E. Prince, Commissaire des Pêcheries, d'Ottawa.

Prince Albert Land; portion septentrionale de l'Ile Victoria, territoire de Franklin; en souvenir de Son Altesse Royale, le Prince Albert (1819-1861), Prince Consort, qui épousa la Reine Victoria, en 1840; nom donné par M'Clure, en 1854.

Prince Albert; détroit, Ile Victoria, territoire de Franklin. (Collinson, 1852.)

Prince Albert; chaîne de montagnes, péninsule de Melville, territoire de Franklin. (Rae, 1847.)

Prince Albert; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; 'en souvenir du jeune rejeton de la Famille Royale', Son Altesse Royale, Alfred Ernest Albert, Duc d'Edinburgh (1844-1900) ; ce dernier succéda, en 1893, à Ernest II, Duc de Saxe-Cobourg et Gotha, comme Duc Régnant de cette Principauté; nom donné par Penny, en 1851.

Prince Alfred; cap, Ile Banks, territoire de Franklin. (M'Clure, 1852.)

Prince Charles; promontoire, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bylot, en 1615, en souvenir du Prince Charles (1600-1648),

deuxième fils de Jacques 1er, et qui devint Charles Ier; appellation désuète.

Prince Edward; cap, Ile de Kent, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, en souvenir de Son Altesse Royale, Albert Edward, Prince de Galles (1841-1901), qui devint le Roi Edouard VII.

Prince George; baie, Ile King William, territoire de Franklin; probablement, en souvenir du Prince Leopold-George-Frederick, qui épousa la Princesse Charlotte Augusta de Galles, fille unique de George IV; il devint, éventuellement, Roi des Belges et mourut en 1865; nom donné par Ross, en 1831.

Prince Gustav Adolf; mer, territoire de Franklin; en souvenir du Prince Couronné de Suède, né en 1882, marié à Magaret, fille de Son Altesse Royale, le Duc de Connaught, en 1905; nom donné par Sverdrup.

Prince Henry; promontoire, détroit d'Hudson; nom donné par Hudson, en souvenir de Henry Frederick, Prince de Galles (1593-1612), fils aîné de Jacques Ier; cet endroit est maintenant connu sous le nom de cap Hopes Advance.

Prince Impérial; île, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Nares, en 1875, en souvenir du Prince Impérial de France, fils de Napoléon III, tué dans le Sud-Africain.

Prince Patrick; île, territoire de Franklin; en souvenir de Son Altesse Royale, Arthur William Patrick Albert, né en 1850, Duc de Connaught et de Strathearn, troisième fils de la Reine Victoria, Gouverneur-Général du Canada.

Prince of Wales; île, territoire de Franklin; en souvenir de Son Altesse Royale, Albert Edward, Prince de Galles (1841-1910), devenu le Roi Edouard VII.

Prince of Wales; île, péninsule de Melville, territoire de Franklin. (M'Clure, 1852.)

Prince of Wales; montagnes, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin. (Inglefield, 1852.)

Prince of Wales; détroit, entre les Iles Victoria et Banks, territoire de Franklin.

Prince Regent; anse, territoire de Franklin. (*Voir* Regent inlet.)

Princess Charlotte Monument; île, baie de Baffin; en souvenir de Son Altesse Royale, la Princesse Charlotte-Augusta-Matilda (1766-1828), Princesse Royale, fille aînée de George III; épousa le Roi du Wurtemberg, en 1797; nom donné par Ross, en 1818.

Princess Ingeborg; île, détroit de Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Amundsen, en 1905, en souvenir de la Princesse Ingeborg, 4ème enfant de Frederick VIII, Roi de Danemark; née en 1878; épousa le Prince Charles de Suède, en 1897.

Princess Marie; baie, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Inglefield, en 1852, en souvenir de la Princesse Marie Amélie de Baden (1818-1888), fille cadette de Charles Louis Frederick, Grand Duc de Baden; en 1843, elle épousa William, 11ème Duc d'Hamilton, dont Lord Brougham écrit qu'il était un vrai 'Duc de Vrai Duc'.

Princess Royal; cap, Ile Victoria, territoire de Franklin; nom donné par Rae, en 1851, en souvenir de Son Altesse Royale Victoria (1840-1901), Princesse Royale; cette dernière épousa, en 1858, Frederick III, Empereur Allemand et Roi de Prusse.

Princess Royal; île, Ile Devon, territoire de Franklin.

Princess Royal; îles, détroit Prince of Wales, territoire de Franklin. (M'Clure, 1851.)

Princess Victoria; promontoire, océan Arctique, province du Keewatin; en souvenir de Alexandrina-Victoria (1819-1901,) fille unique de Edward, Duc de Kent, 4ème fils de George III; elle devint, plus tard, la Reine Victoria.

Promise; baie, Ile de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Richards, en 1853, à cause de l'abondance du gibier en cet endroit.

Proteus; pointe, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Greely, en souvenir du vaisseau qui transporta l'expédition Greely sur la côte arctique, en 1881.

Providence; cap, Ile de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en reconnaissance de l'heureux retour de quelques-uns de ses hommes, égarés à la chasse sur l'île de Melville.

Providence; fort, (Compagnie de la Baie d'Hudson), rivière Mackenzie, territoire de Mackenzie; vocable exprimant la confiance dans la construction d'un fort en cet endroit.

Providence; montagne, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Macormick, en 1852, 'en commémoration de notre délivrance providentielle d'une situation périlleuse.'

Providence; pointe, Ile Banks, territoire de Franklin; nom donné par M'Clure, en 1851; ce dernier évita avec peine un naufrage dans ces parages.

Prudhomme; anse, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Bernier, en 1907, 'en l'honneur de M. O. E. Prudhomme [Commission Géologique], qui fut le premier à me venir en aide, à mon arrivée à Ottawa.'

Pugh; île, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Hall, en 1862, en souvenir de George E. Pugh, de Cincinnati.

Pukkatawagan; lac et rivière, rivière Churchill, province du Keewatin; nom Indien qui veut dire 'endroit de la pose des filets'.

Pullen; île, côte arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir du Lieutenant (plus tard, Vice-Amiral) William John Samuel Pullen (1813-1887), Lieutenant sur le *Herald*, voyage de Kellett, de 1848 à 1850; il commanda au cours d'un voyage en bateau, de l'île Wainwright à la rivière Mackenzie; remonta le Mackenzie jusqu'au Grand Lac des Esclaves, en 1849-1850; commanda le *North Star*, transport installé à Beechy Island, expédition Belcher, de 1852 à 1854; fut nommé Capitaine du *Cyclops* pour des travaux de sondage dans la Mer Rouge, en vue d'établir le télégraphe électrique.

Pullen; pointe, Ile Victoria, territoire de Franklin. (Rae, 1851.)

Pullen; montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; nom donné par Nares, en 1875, en souvenir du Révérend W. H. Pullen, Chapelain de l'*Alert*, expédition Nares, en 1875-1876.

Purcell; baie, Ile Bathurst, territoire de Franklin; nom donné par Richards, en 1853, probablement en souvenir du Commandant Edward Purcell, de la Marine Royale.

Purcell; baie, péninsule de Boothia, territoire de Franklin; nom donné par John Ross, en 1829.

Purchase; baie, Ile de Melville, territoire de Franklin; en souvenir de Thomos Purchase, Ingénieur sur l'*Intrepid*, expédition Belcher, de 1852 à 1854.

Pym; montagne, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Belcher, en 1853, en souvenir de l'Amiral Sir Samuel Pym (1778-1855.)

Pym; pointe, Ile Bathurst, territoire de Franklin; en souvenir de Sir William Pym (1772-1861), Chirurgien Militaire.

Q

Queen; cap, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Foxe, en 1631, en souvenir de la Reine Henrietta Maria (1609-1669), épouse de Charles Ier, et fille de Henri IV, de France.

Queen Adelaide; chaîne de montagnes, côte arctique, district du Kéwatin; en souvenir de 'Sa Très-Gracieuse Majesté', la Reine Adelaide (1792-1849), épouse de Guillaume IV, et fille aînée de George, Duc régnant de Saxe Meiningen; nom donné par Back, en 1834.

Queen Anne; cap, terre de Charles 1er, territoire de l'Ungava; nom donné par Hudson, en 1610, en souvenir de Anne, épouse de Jacques 1er, et fille de Frédérick II, Roi de Danemark; morte en 1618.

Queen Elisabeth; promontoire, île de Lok, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Frobisher, en 1576. ' d'après le nom de Sa Majesté' —Elizabeth, seconde fille de Henri VIII.

Queen Maud; mer, territoire de Franklin et district du Kéwatin; nom donné par Amundsen en 1904, en souvenir de Maud, Reine de Norvège, troisième fille du Roi Edouard VII; elle épousa, en 1896, Haakon VII, deuxième fils de Frédérick VIII, du Danemark.

Queens; canal, Iles Devon et Bathurst, territoire de Franklin; 'il fut honoré du nom de notre illustre et bien-aimée souveraine' la Reine Victoria (1819-1901); nom donné par Penny, en 1851.

Quiet; lac, rivière Big Salmon, latitude 61°, longitude 133°, territoire du Yukon; appellation descriptive.

Quilliam; crique, péninsule de Melville, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1822, 'en souvenir du Capitaine John Quilliam, de la Marine Royale'. En 1810, le Lieutenant Parry s'embarqua sur l'*Alexandria*, capitaine John Quilliam.

R

Raanes; péninsule, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de Oluf Raanes, Maître-pilote en second du *Fram*, expédition Sverdrup, de 1898 à 1902.

Radmore; port, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin; en souvenir de John N. Radmore, chef-menuisier en second de l'*Alert*, vaisseau de Sa Majesté, expédition Nares, en 1875-1876.

Radstock; baie, Ile Devon, territoire de Franklin; nom donné par Parry, en 1819, 'suivant le désir du Lieutenant Liddon, en hommage au Comte de Radstock'—l'Amiral Wm. Waldegrave, Comte de Radstock. (1753-1825.)

Rae; île, côte Arctique, territoire de Mackenzie; en souvenir du Docteur John Rae (1813-1893), explorateur arctique; il explora les rives du golfe de Boothia, en 1846-1847; explora la côte sud de l'île Victoria, à la recherche de Franklin, en 1848-1849; reçut, en 1854, des Esquimaux, le premier renseignement authentique au sujet du sort de l'expédition Franklin.

Rae; isthme, territoire de Franklin et district du Kéwatin.

Rae; fort de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Grand Lac de l'Esclave, territoire de Mackenzie.

Rae; montagne, Ile d'Ellesmere, territoire de Franklin. (Nares, 1875.)

Rae; pointe, Ile de Baffin, territoire de Franklin. (Hall.)

Rae; détroit, entre l'Ile King William et l'isthme Franklin, territoire de Franklin et district du Kéwatin.

Rae; rivière, côte arctique, territoire de Mackenzie.

Ragged Bluff; cap, Ile Cornwallis, territoire de Franklin; nom donné par le Commandant Richards, en 1854, à cause d'un éboulement de terre d'une grande étendue, arrivé quelques années auparavant.

Raglan; chaîne de montagnes, Ile de Melville, territoire de Franklin; en souvenir de Fitzroy James Henry Somerset, 1er Baron Raglan (1788-1855), Général anglais, qui commanda les forces Britanniques en Crimée, en 1854-1855.

Raleigh; mont, Ile de Baffin, territoire de Franklin; nom donné par Davis, à son premier voyage, en 1685, en souvenir de Sir Walter Raleigh (1552-1612).

Ramage; île, golfe de Boothia, Kéwatin; nom donné par Ross, en 1829, probablement en souvenir du Capitaine Edward Ramage, de la Marine Royale, lequel, en 1796, commanda le *Rattlesnake* (16) au cours d'une expédition contre Ceylan.

Rankin; anse, baie d'Hudson, Kéwatin; d'après le lieutenant John Rankin, de la corvette *Furnace*, voyage de Middleton, 1741

Ramsay; île, dans le détroit du Prince de Galles, Franklin; nommée par Collinson en 1851, probablement d'après Fox Maule Ramsay, onzième comte de Dalhousie, 1801-74, et qui fut secrétaire de la guerre de 1846 à 1852 et de 1855 à 1858

Raper; cap, sur la côte est de l'île de Baffin, Franklin; ainsi nommé par John Ross en 1818, d'après le contre-amiral Henry Raper, décédé en 1845

Raper; une pointe sur l'île Devon; Franklin

Rat; rivière, tributaire de la rivière Peel, Mackenzie; d'après les Indiens Rat, qui furent ainsi nommés à cause des nombreux rats musqués trouvés sur leur territoire de chasse.

Rawlings; baie, île Ellesmere, Franklin; probablement d'après Thomas Rawlings, sous-officier sur le bateau de Sa Majesté, l'*Alert,* dans l'expédition de Nares en 1875-76.

Rawlins; montagnes, île du Prince de Galles, Franklin; ainsi nommées par Ommanney en 1851.

Rawlinson; petite montagne dans l'île Ellesmere, Franklin; nommée ainsi par Nares en 1876, en l'honneur de Sir Henry Creswicke Rawlinson (1810-95), assyriologiste et diplomate; président de la Société royale de Géographie, 1871; G. C. B., en 1889; et baronnet, en 1891; nommée par Nares en 1876.

Rawson; cap sur l'île Ellesmere, Franklin; d'après le lieutenant Wyatt Rawson, du bateau *Discovery,* service de Sa Majesté, dans l'expédition de Nares, 1875-76.

Rawson; une île et un havre dans le détroit de Hudson, Franklin; ainsi nommés par le docteur Bell, en 1897, d'après l'amiral Sir Harry Holdsworth Rawson, C. C. B., qui entra dans la marine en 1857; fut nommé capitaine en 1877; contre-amiral en 1877 et amiral en 1903.

Read; baie, dans l'île Cornwallis; Franklin; probablement d'après James Read, second sur le *Sophia* dans l'expédition de Penny, 1850-51.

Read; cap, île Baring, Franklin; ainsi nommé par Penny en 1851, en l'honneur de James Read, maître du brise-glace *Erebus* et dont le nom est, par erreur, "Reid" dans la carte.

Record; pointe, fiord Archer; île Ellesmere; Franklin; ainsi appelée probablement par le lieutenant Archer, qui explora ce fiord (ou golfe), selon un document qu'il y laissa.

Red; pointe, péninsule de Melville, Franklin; nommée ainsi par Parry en 1821, à cause de la couleur brillante des rochers qui sont composés principalement de feldspath.

Red; rivière, rivière Naskaupi, Ungava; d'après la couleur rouge et brune de l'eau.

Reeves; hâvre, île Big; île de Baffin; Franklin; nommée par le docteur Bell en 1896, d'après le capitaine Reeves "qui navigua dans mon yacht en 1897 lorsqu'il fit le relevé topographique de la côte nord du détroit Hudson."

Refuge; crique; côte arctique, Mackenzie; ainsi nommée par Richardson en 1826, à cause de l'abri qu'il y trouva pendant une tempête.

Regent; anse, Franklin; nommée par Parry en 1819. "Ce jour étant l'anniversaire de la naissance de Son Altesse Royale le Prince régent, il nous sembla tout naturel d'honorer du nom de Prince Régent, cette anse que nous explorions, et dans laquelle nous naviguions alors";—George Auguste Frédérick (1762-1830), alors Prince régent; monta sur le trône en 1820 sous le nom de George IV.

Reid; île sur la côte arctique, longitude 93°; Keewatin; nommée par Simpson en 1839, d'après le Colonel Reid qui lança la théorie qu'un orage accompagné de tonnerre, rencontré ici par Simpson—et de là "l'anse au tonnerre—se développait en un mouvement rotatoire.

Reid; pointe, péninsule Boothia, Franklin; nommée par M'Clintock, 1857-1859.

Reid; pointe, île Melville; Franklin; nommée par Parry en 1820, d'après André Reid, aspirant de 2ème classe de marine sur le *Griper*, 1819-20.

Reliance; fort, grand lac de l'Esclave, Mackenzie; construit par le lieutenant George Back, en 1833, pour ses quartiers d'hiver, et ainsi nommé par lui-même en témoignage de sa confiance dans la Providence.

Rendell; cap dans la péninsule de Boothia, Franklin; probablement nommé ainsi d'après James Meadows Rendel (1799-1856), ingénieur civil de renom; probablement une corruption du nom Rennell (*q. v.*)

Rendezvous; une île, anse Lyon, Franklin; ainsi nommée par Parry en 1821 à cause du fait qu'on avait désigné cette île comme lieu de rencontre.
Rendezvous; montagne, île Bathurst, Franklin. (Belcher, 1853).

Renbugten; baie, île Ellesmere, Franklin; nommée par Sverdrup; mot norvégien pour désigner un "renne".

Renkappet; cap, île Ellef Ringnes, Franklin; mot norvégien désignant "cap aux rennes"; nommé par Sverdrup.

Rennell; cap, île Somerset, Franklin; nommé par Parry "en l'honneur du Major Rennell, un gentilhomme reconnu comme le géographe le plus savant de son siècle."—James Rennell (1742-1830).
Rennell; montagne, chaîne Melville, côte arctique, Mackenzie. (Richardson, 1826.)

Repulse; baie, Roes Welcome, Kéwatin; ainsi nommée par Middleton en 1741, parce qu'il trouva la terre où il pensait trouver le passage du Nord-Ouest.

Rescue; cap, île Cornwallis, Franklin; d'après le vaisseau américain *Rescue* de la première expédition de Grinnell, 1850-51.
Rescue; havre, île de Baffin, Franklin.

Resolute; baie, île Cornwallis, Franklin; d'après le bateau de sa Majesté *Resolute,* qui servit à l'expédition de Austin, 1850-51, et à celle de Belcher, 1852-54.
Resolute; anse, île Melville, Franklin; (Mecham, 1853).

Resolution; cap, île Résolution, Franklin; nommé d'après le navire *Resolution*, qui était commandé par Sir Thomas Button, 1612-13. En 1587 Davis nomma ce cap 'Warwick' d'après son protecteur le comte de Warwick.

Resolution; île, île de Baffin, Franklin; Miller Christy dit: ''qu'il lui semble très probable que cette île fut nommée par Button, d'après son navire qui portait ce nom. Quoi qu'il en soit, aucun document ne démontre que cette île fut nommée par des navigateurs antérieurs.''

Resolution; fort de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Grand Lac de l'Esclave. Mackenzie; nom qui inspire l'idée des difficultés surmontées en établissant un fort à cet endroit.

Resor; île, île de Baffin, Franklin; ainsi nommée par Hall en 1862 d'après William Resor de Cincinnati.

Rey; lac, au sud du lac Great Bear, Mackenzie; nommé par Petitot en l'honneur de Mgr Rey.

Reynolds; pointe, île Victoria, Franklin; nommée par M'Clure (ou Wynniatt) vers 1851, probablement d'après l'amiral Sir Barrington Reynolds (1786-1861).

Rich; cap, île du Prince Patrick, Franklin; nommé par Richards en 1853, d'après le capitaine Edwin Ludlow Rich, de la marine royale et qui se retira de ce poste en 1854.

Rich; petite montagne dans l'île Victoria, Franklin; nommée par Hansen en 1905, d'après Mlle Gudrun Rich, fille d'un marchand de Copenhague, en Danemark.

Richards; baie, péninsule Melville, Franklin; nommée par Parry en 1822 ''en souvenir de mon compagnon de voyage, M. Richards''—Charles Richards, aspirant de marine sur l'*Hecla* qui accompagnait Parry dans un voyage par terre.

Richards; pointe dans l'île du Prince de Galles, Franklin; nommée par Ommanney en 1851, probablement d'après Charles Richards qui était commis en charge sur l'*Assistance*—bateau de Ommanney,—en 1850-1851.

Richards; cap dans l'île Ellesmere, Franklin; nommé par Nares en 1875, d'après le commandant George Richards, de l'*Assistance* (1820-1900) et sous-commandant dans l'expédition de Belcher, 1852-54; capitaine en 1854; fit le relevé topographique des côtes de la Colombie Anglaise, 1856-62; hydographe, 1864-74; créé chevalier en 1877; amiral en 1884.

***Richards**; cap, dans l'île de Melville; Franklin.

***Richards**; cap dans l'île Victoria; Franklin.

***Richards**; île, île Bathurst; Franklin.

***Richards**; montagne, île Bathurst; Franklin.

***Richards**; montagne, île Melville; Franklin.

***Richards**; pointe, île du Prince Patrice; Franklin.

Richards; île à l'embouchure de la rivière Mackenzie, Mack.; nommée par Richardson en 1826 ''en l'honneur du président de la banque d'Angleterre.''

---

*Quelques-uns de ceux-ci peuvent être nommés d'après le capitaine Peter Richards, de la marine royale, lord de l'Amirauté, 1854-55.

Richardson; rivière, à l'ouest de la rivière Coppermine, Mackenzie; d'après le docteur (plus tard, Sir) John Richardson (1787-1865), explorateur des régions arctiques; médecin et naturaliste dans l'expédition par terre de Franklin, 1819-20 et en 1825-27, et commanda l'expédition à la recherche de Franklin en 1848.

Richardson; baie, dans le Grand lac de l'Ours, Mackenzie. (Franklin.)

Richardson; baie, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin.)

Richardson; baie, île Ellesmere, Franklin. (Nares.)

Richardson; baie, île du roi Guillaume, Franklin. (John Ross, 1830.)

Richardson; cap, île Ellesmere, Franklin. (Nares 1876.)

Richardson; cap, péninsule Melville; Franklin.

Richardson; îles, golfe du Couronnement, Franklin. (Franklin.)

Richardson; île, Grand lac de l'Ours, Mack.

Richardson; pointe, presqu'île Adelaïde, Keewatin. (Back, 1834).

Richardson; pointe, île Melville; Franklin.

Richardson; chaîne, île Victoria, Frank.

Richardson; chaîne, Montagnes Rocheuses, Yukon. (Franklin, 1825.)

Richardson; rivière, golfe du Couronnement, Mack. (Franklin, 1821).

Richthofen; rivière, Yukon; nommée d'après Freiherr von Richthofen, géographe de renom de Leipsick. Autrefois cette rivière était connue sous le nom de rivière Rouge, par la couleur des rochers qui en couvraient les rives.

Ricketts; cap dans l'île Devon, Franklin; nommé ainsi par Parry en 1819, en honneur du capitaine Tristram Robert Ricketts, de la marine royale; devenu plus tard, l'amiral Sir Robert Tristram Ricketts. En 1803, Parry s'enrôla, comme volontaire, sur le vaisseau-amiral, *Ville de Paris,* de la flotte de la Manche, sous le capitaine Ricketts.

Riddell; rivière, tributaire de la rivière MacMillan, qui elle-même se jette dans la rivière Pelly, Yukon; ainsi nommée par Selous, "d'après un chasseur de ce nom qui passa deux ou trois hivers dans ces régions, et qui, je crois, est le seul homme blanc qui ait pénétré aussi loin dans la branche sud de la rivière MacMillan."

Riddle; pointe, île de Cornwallis, terre de Franklin; nommée d'après Edouard Riddle (1788-1854), mathématicien et astronome anglais; fut maître en mathématiques et attaché à l'hôpital de la marine royale à Greenwich, 1821-51.

Rideout; île, anse Bathurst, terre Mackenzie; nommée par Franklin en 1821, d'après le commandant S. Rideout de la marine royale.

Rigby; baie, île Devon, terre Franklin, nommée par Parry en 1819, d'après John Rigby son aïeul maternel, ou d'après le nom de fille de sa mère.

Riley; cap, île Devon, terre Franklin; nommé par Parry en 1819, d'après "mon ami M. Richard Riley de l'amirauté."

Riley; baie, golfe du Couronnement, terre Mackenzie, (Franklin, 1821).

Rink; rapides dans la rivière Lewes, Yukon; nommés ainsi d'après le docteur Henri Rink, de Christiania en Norvège, un connaisseur de renom du Groënland; pendant quelque temps, directeur du commerce royal du Groënland, à Copenhague.

Ripon; île de l'océan arctique, terre Keewatin, nommée ainsi par Back en 1834 "en souvenir du comte de Ripon", homme d'Etat anglais, 1782-1859.

Ristvedt; pointe sur l'île Victoria, terre Franklin; nommée ainsi par Amundsen en 1905, d'après Peder Ristvedt, météorologiste et maître-ingénieur dans l'expédition d'Amundsen.

Robert; baie, île Baillie-Hamilton, terre Franklin; nommée ainsi par Penny, en 1851, "d'après le fils du capitaine Hamilton, secrétaire de l'Amirauté." (Voyez, île Baillie-Hamilton.)

Robertson; pointe, île Melville, terre Franklin; découverte par Bradford en 1851; probablement d'après Archibald Robertson, aide-major dans la marine royale, ou d'après John Robertson, aussi aide-major de la marine royale.

Robeson; canal, île Ellesmere, terre Franklin; nommé d'après George Maxwell Robeson, (1829-97), secrétaire de la marine américaine, de 1869 à 1877.

Robilliard; île, île de Banks, terre Franklin; nommée par M'Clure, en 1851, probablement d'après le lieutenant John Robilliard de la marine royale.

Robinson; baie, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall en 1861, d'après Samuel Robinson de Cincinnati.

Robinson; montagne, montagnes anglaises de la côte arctique, Yukon; nommée par Franklin en 1826 "en l'honneur du Très Hon. M. Robinson, alors Chancelier de l'Echiquier et président de la Chambre du Commerce, et aujourd'hui Lord Goderich".

Robinson; détroit, île de Baffin, terre Franklin; nommée par Hall en 1862, d'après le capitaine Henry Robinson, de Newbury, en l'Etat de New-York.

Roche; pointe, île Melville; terre Franklin; d'après Richard Roche, second sur le navire de S. M. *Resolute,* pendant l'expédition de Belcher, 1852-1854.

Roche-qui-trempe-à-l'eau; colline, rivière Mackenzie, terre Mackenzie; traduit, "roche sur la rive de la rivière"; la base de cette élévation plongeant presque perpendiculairement dans l'eau.

Rocky Islands; lac, rivière Berens, terre du Keewatin; traduit d'un mot indien, *kasapakamut*, désignant les arbres isolés que l'on rencontre ici et là près de la côte.

Rodd; source, île de Banks, nommée par M'Clure en 1851.

Rodwell; baie, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par Ross en 1829.

Roes Welcome; détroit à l'ouest de l'île Southampton, terre du Keewatin; ce nom fut donné à une île dans le détroit par Foxe, en l'honneur de Sir Thomas Roe (1580-1644), diplomate, qui lui rendit de grands services lors de son voyage de découvertes. Le nom a été, depuis cette époque, transféré au détroit.

Rogers; lac, rivière Camsell, terre de Mackenzie; nommé ainsi par J. M. Bell, en 1899, d'après le Dr R. V. Rogers, de Kingston, Ont.

Rogier; promontoire, île Devon, terre Franklin; nommé par Macormick en 1852, "d'après un vieil ami qui avait pris part à des découvertes africaines."

Roggan; rivière appelée "Bishop (ou Pishop) Roggan", baie de Hudson, terre de l'Ungava; Bishop Roggan est une corruption du mot indien *pichipouian* qui veut dire "déversoir pour la pêche"; indiquant de grands déversoirs en saule, avec vannes à paniers que les sauvages construisaient à travers les cours d'eau pour y prendre le poisson

Romney; îles, baie de Hudson, terre de l'Ungava; nommées ainsi par Hudson en 1610, en l'honneur de Rebecca, ou Lady Romney, une de ses protectrices .

Roncière, la; rivière, océan arctique, terre de Mackenzie; nommée par Petitot, en l'honneur de l'amiral, Baron la Roncière le Noury, de la marine française.

Roosevelt; colline dans le district du Kéwatin; nommée d'après le colonel Roosevelt, président des Etats-Unis, 1901-1908, par Munro-Ferguson.

Roosevelt; lac rivière Thebayazie, rivière Thlewiaza, Kéwatin.

Rosamond; lac, rivière Camsell, terre Mackenzie; nommé ainsi par J. M. Bell, en l'honneur de feu Bennett Rosamond, manufacturier de Almonte, Ont. et député pour Lanark-Nord, 1891-1904.

Roscoe; rivière, côte arctique, Mackenzie; nommée par Richardson en 1826 ''en l'honneur du savant historien de médici''—William Roscoe (1753-1831), historien anglais.

Ross; baie, presqu'île de Melville, terre de Franklin; ''en l'honneur de James Clark Ross (1800-62), qui m'a accompagné pendant toute cette inspection'' de l'anse Lyon; ce monsieur fut aspirant de marine sur l'*Isabella* (1er voyage de John Ross, 1818), sur l'*Hecla* (1er voyage de Parry en 1819), le *Fury* (2ème voyage de Parry en 1821-23) ; lieutenant sur le *Fury* (3ème voyage de Parry, 1824-25) ; commandant du *Victory* (2ème voyage de John Ross, 1829-33) ; chef de l'expédition au détroit de Barrow et à l'anse du Prince Régent, 1848-49; il dirigea une expédition vers le pôle sud, 1839-43, où il atteignit le 78ième degré 10' au sud—le point le plus éloigné qui fut atteint jusqu'à ces temps derniers; il commanda l'expédition qui fut organisée pour faire des recherches, sur la côte nord de l'île Somerset, pour la malheureuse expédition de Franklin, 1848-49; fut nommé amiral en 1856 et décoré chevalier en 1844.

Ross; montagne, île Ellesmere, terre de Franklin.

Ross; pointe, île du Roi Guillaume, terre de Franklin. (Back, 1834.)

Ross; pointe, île Victoria, terre de Franklin. (Rae, 1851.)

Ross; pointe, île Melville, terre de Franklin. (Parry, 1819.)

Ross; anse, baie du Comité, golfe de Boothia, Kéwatin; nommée ainsi par Rae, 1846-47, ''d'après Donald Ross, principal agent'' de la Compagnie de la baie de Hudson.

Ross; rivière, rivière Pelly, Yukon (Campbell, 1843).

Ross; île Kéwatin; en l'honneur d'Alexandre Ross de la Compagnie de la Baie de Hudson, et qui fut pendant quelque temps, chargé d'un poste de la Compagnie connu sous le nom de ''Norway House'', et plus tard premier shérif du district de la Rivière Rouge; il mourut en 1856.

Ross; île du groupe Nastapoka, baie de Hudson, terre de l'Ungava; nommée ainsi d'après un officier de la Compagnie de la Baie de Hudson

Ross; rivière, tributaire de la rivière Anderson, Mackenzie; nommée en honneur du chef-commerçant de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Ross; presqu'île dans le golfe de Boothia, terre du Keewatin; d'après John Ross, (1777-1856) ; contre-amiral et navigateur des eaux arctiques; il commanda une expédition à la baie de Baffin en 1818; une autre à l'anse du Prince Régent et à l'île du Roi Guillaume en 1829-33, et dirigea une expédition à la recherche de Franklin en 1850-51 et fut décoré en 1834.

Ross; pointe dans l'île du Roi Guillaume, terre de Franklin. (Simpson, 1839.)

Ross; rivière, tributaire de la rivière Eastmain, terre de l'Ungava, d'après A. H. D. Ross, assistant de A. P. Low en 1892.

Rosse; baie, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée en l'honneur de William Parsons, 3ème comte de Rosse (1800-67), astronome anglais; spécialement renommé à cause du télescope réflecteur (le plus puissant du monde entier) qu'il construisit à Bin Castle.

Rosse; cap, île de Cornwallis, terre de Franklin.

Rossville; mission sur la rivière Nelson, terre du Kéwatin. (*Voir* île Ross).

Rouse; île, péninsule de Melville, terre de Franklin; (1821-23) nommée ainsi probablement en honneur d'un ami.

Rowan; baie, île Ellesmere; terre de Franklin; nommée par Nares en 1875-1876.

Rowley; cap, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommé ainsi par Ross, probablement en honneur de l'amiral Sir Josias Rowley (1765-1842), ou d'après l'amiral Sir Charles Rowley, 1er baronnet, (1770-1845), et Lord de l'Amirauté, 1834-35.

Roxbourough; cap, océan arctique, Mackenzie; nommé par Simpson "en honneur de la noble famille de Roxbouroug"—James Henry Robert —(Innes-Ker), 6me duc de Roxburghe (1816-79), fut nommé pair en 1823.

Royale (Société) de Géographie; groupe d'îles entre l'île du Roi Guillaume et l'île Victoria, terre de Franklin; nommé par Amundsen en 1905 en honneur de la Société Royale de Géographie de Londres, Angl.

Rupert; rivière, baie James, Ung. et Qué., nommée ainsi en honneur de Rupert, prince de Palatin, duc de Bavière et de Cumberland et comte de Holderness; il était le fils de Frédérick V, électeur de Bavière, et d'Elisabeth d'Angleterre; il servit dans la guerre de Trente Ans et devint célèbre, dans la guerre civile anglaise, comme directeur de cavalerie; il fut le premier gouverneur de la compagnie de la Baie-d'Hudson. Cette rivière fut découverte par Zachariah Gillam en 1667.

Russel; baie, grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; nommée ainsi par J. M. Bell en 1899, d'après le docteur Colin K. Russel, médecin de Montréal.

Russell; cap, île Melville, terre de Franklin; nommé par Mecham en 1853, "en honneur de mon premier capitaine, à qui je suis redevable pour beaucoup de bonté et d'égards qu'il m'a témoignés durant mon premier voyage en mer". Mecham entra au service naval sur l'*Ardent* (capitaine Russell) en 1841.

Russell; anse, côte de l'océan arctique, terre de Mackenzie; "d'après le distingué professeur de chirurgie clinique à l'Université d'Edinburg" —James Russell (1754-1836) ; cette anse fut nommée ainsi par Richardson, en 1826.

Russell; petite montagne sur l'île Devon, terre de Franklin; nommée ainsi par Belcher en 1853, d'après John, 1er comte de Russell (1792-1878) connu sous le nom de Lord John Russell jusqu'en 1861; homme d'Etat anglais, orateur et écrivain, devint chef du parti Whig en 1834; secrétaire d'Etat de 1835 à 1839; secrétaire de la guerre et des colonies, 1839-41; premier ministre, 1846 à 1852; secrétaire des Affaires Etrangères et plus tard président du Conseil, 1852 à 1855 et premier ministre de 1865-1866

Russell; île, au nord de l'île du Prince de Galles, terre de Franklin; (Parry, 1819)

Russell; pointe, île de Banks, terre de Franklin; (M'Clure, 1853).

Rutherford; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé par Nares en 1875-76.

S

Sabeiljay; lac, petite rivière du phoque; terre du Kéwatin; d'après un sauvage de Chippewyan.

Sabine; baie; île de Baffin, terre de Franklin; en honneur du major-général Edouard Sabine, de l'académie royale (1788-1883) célèbre astronome et physicien anglais; astronome attaché à l'expédition de John Ross en 1818 et à l'expédition de Parry, 1819-20; président de l'Association britannique en 1853 et de la Société Royale de 1861 à 1871.

Sabine; cap, île Ellesmere, terre Franklin.

Sabine; cap, île du Roi Guillaume, terre Franklin (M'Clintock)

Sabine; île, presqu'île de Melville, terre de Franklin, (Rae).

Sabine; montagne, presqu'île de Melville, terre de Franklin, (Parry, 1822.)

Sabine; péninsule, île Melville, terre de Franklin; (Parry, 1820).

Sabine; pointe, côte de l'océan arctique, Yukon.

Sackville; île, île de Baffin, terre de Franklin; (*Voir* île de Crowe) ce nom est maintenant inusité.

Sacred; île à l'embouchure de la rivière Mackenzie, terre de Mackenzie; nommée par Richardson en 1826. ''Ce nom est dû à la position de l'île qui la fit reconnaître comme étant celle que Mackenzie disait avoir un ''caractère sacré'' et qui sert encore aujourd'hui de cimetière aux Esquimaux.''

Saddleback; île, île de Baffin, terre de Franklin; nommée ainsi par Parry, en 1821, ''à cause de sa forme.''

Safety; creek, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée par Parry en 1821, ''à cause de l'abri que nous y avions trouvé.''

St. Armand; montagnes, île Melville, terre de Franklin; nommées en l'honneur du maréchal Jacques A. Leroy de St-Armand, (1796-1854), général français; fut général en chef de l'armée française en Crimée en 1854.

Ste. Croix; lac au sud du Grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; nommé ainsi par l'Abbé Petitot, parce qu'il le visita le jour de la fête de la ''Sainte-Croix''.

Ste. Helena; île, île Devon, terre de Franklin; probablement d'après l'île, dans le sud de l'Atlantique, devenue célèbre comme lieu d'emprisonnement de Napoléon, 1815-21.

St. Paul; pic des monts Kaumayok, Ungava; nommé ainsi à cause de son contour qui ressemble beaucoup, lorsque l'on est à distance, au dôme de la cathédrale St-Paul.

Ste. Thérèse; lac, du tributaire sud du grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; sainte titulaire; ce lac fut nommé par Petitot.

Sakatonti; lac, grand lac des Esclaves, terre de Mackenzie; nom sauvage signifiant ''lac de l'épaule de l'ours.''

Salisbury; île, détroit de Hudson, terre de Franklin; (Nortwest Fox, p. 304),—''ainsi nommée par mon prédécesseur Hudson, en honneur du très honorable, Robert Cecil, de vénérée mémoire, comte de Salisbury; alors lord grand-trésorier de l'Angleterre.'' Sir Robert Cecil, 14ème comte de Salisbury (1563-1612); premier secrétaire d'Etat, 1596-1612; fut créé comte de Salisbury en 1605; le 13ème possesseur de ce titre après l'exécution de Lady Marguerite Pôle, née Plantagenet, en 1541, et dont on confisqua les honneurs. Il maria Elisabeth, la soeur du malheureux Henry Brooke, (*q.* v.) Lord Cobham, et mourut en 1612 sous le poids des affaires.

Salmon; pointe, île du Prince Patrick, terre de Franklin; d'après un membre de l'équipage de M'Clintock qui a accompagné celui-ci dans ses trois voyages.

Samuel; pointe, île Eglinton, terre de Franklin, ainsi nommée par Richards en 1853.

Sanderson, (**Tour**) ; île de Baffin ; nommée par Davis, d'après William Sanderson, aventurier marchand et un ami de Davis.

Sandgirt; lac, rivière Upper-Hamilton, Ungava et Québec ; traduction du mot sauvage *kamikauwinikan,* et qui indique des côtes sablonneuses et rocailleuses.

Sandom; pointe, île de Banks, terre de Franklin ; nommée ainsi par M'Clure en 1851, en honneur du contre-amiral Williams Sandom de la marine royale et sous les ordres duquel il servit sur le *Niagara* (20) dans les grands lacs ; non pas "Sandon" comme on l'écrit quelquefois.

Sandy; rivière, tributaire de la rivière Kaniapiskau, terre de l'Ungava ; traduction du mot sauvage *katacawamastuk.*

Sarah; cap, île de Baffin, terre de Franklin ; nommé d'après Sarah, épouse de Henry Grinnell, (*Voir* lac Grinnell).

Sarahk; lac, rivière Camsell, Grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie ; nommé par J. M. Bell, en 1899, en honneur de Mde Sarah Camsell (*q. v.*)

Sargent; pointe, île de Baffin, terre de Franklin ; probablement en mémoire de Robert O. Sargent, second sur l'*Erebus,* pendant l'expédition de Franklin en 1845.

Sargent; pointe, île Bathurst, terre de Franklin.

Sassiluk; baie, île de Baffin, terre de Franklin ; mot esquimau pour désigner, "la mauvaise eau".

Satellite; baie, île du Prince Patrick, terre de Franklin ; nommée ainsi par M'Clintock d'après le traîneau "Satellite" dont il se servait dans ses voyages parmi les glaces du Nord ; bateau à traîneaux qu'il nomma ainsi probablement d'après le vaisseau de S. M., *Satellite* de la flotte du poste brésilien, à l'époque où M'Clintock servit, en 1843, sur le *Gargon* de la même flotte ; nom probablement donné aussi à cause du fait que ce bateau-traîneau était moins puissant que les autres de la même flotte .

Saumarez; rivière de la presqu'île de Boothia, terre de Franklin ; nommée par John Ross, en honneur de l'amiral James Saumarez (1757-1836) dans le vaisseau-amiral duquel Ross servit de 1803 à 1808.

Savage; mont, île Melville, terre de Franklin ; probablement en souvenir de William Savage de l'équipage des bateaux à traîneaux de Nares en 1853.

Savage; îles (hautes, mitoyennes et basses), île de Baffin ; ainsi nommées par Baffin en 1614, à cause des nombreux sauvages esquimaux qu'il y vit .

Savage, détroit, Roes Welcome, terre du Kéwatin ; nommé par Middleton en 1742, d'après les esquimaux qu'il y rencontra.

Sawyer; baie, île Ellesmere, terre de Franklin ; en l'honneur de Warren Sawyer de Boston, Mass.

Sayunni; chaîne dans les montagnes rocheuses, terre de Mackenzie ; nom montagnais qui veut dire "rochers de la grosse corne".

Schei; île, détroit de Nansen, terre de Franklin ; d'après Per Schei, géologue dans l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Schomberg; pointe, île Bathurst, terre de Franklin ; probablement en mémoire de sir Robert Herman Schomberg (1804-65), voyageur prussien qui dirigea un voyage d'exploration dans la Guyanne anglaise, 1833-1839 ; et qui leva les limites entre la Guyanne anglaise et le Vénézuela, 1841-44.

Schott; cap, île Ellesmere, terre de Franklin ; d'après Chas. Antoine Schott, attaché au relevé topographique et géodésique de la côte des Etats-Unis, de 1848, jusqu'à sa mort en 1901 ; il fut aussi chef du bureau des évaluations, 1855 à 1899.

Schultz; lac, rivière Dubawnt, Kéwatin; nommé par J. B. Tyrell, d'après sir John C. Schultz, lieutenant-gouverneur du Manitoba, 1888 à 1895.

Schumaker; île, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par Ross, apparemment d'après Heinrich Christian Schumaker (1780-1850) astronome allemand

Schuyter; pointe, île de Banks, terre de Franklin; nommée par M'Clure en 1851

Schwatka; baie, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée par Amundsen en 1904, en souvenir du lieutenant Frédérick Schwatka (1849-92) explorateur américain, qui commanda une expédition arctique à l'île du Roi Guillaume, à la recherche de Franklin, 1878-80.

Scoresby; baie, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après William Scoresby (1789-1857) physicien anglais et navigateur des mers arctiques; il y fit plusieurs voyages pour la pêche de la baleine, et, en 1806, atteint le 83° 30' N., publia plusieurs travaux sur les variations de la boussole: "Histoire des Régions arctiques", et "Voyage au Nord pour la pêche de la baleine," etc.

Scoresby; cap, île Baillie-Hamilton, terre de Franklin. (Penny, 1851)

Scoresby; cap, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; (John Ross).

Scoresby; cap, presqu'île de Boothia, terre de Franklin. (John Ross.)

Scoresby; montagne, île Bathurst, terre de Franklin.

Scoresby; pointe, île Bathurst, terre de Franklin.

Scott; cap, île Melville, terre de Franklin; probablement nommé ainsi en mémoire de Robert C. Scott, aide-major sur le bateau de Sa Majesté, *Resolute*, 1852-54, engagé à la recherche de Franklin et ses hommes.

Scott; anse, île de Baffin, terre de Franklin; probablement en souvenir de sir William Scott, baron de Stowell, (1745-1836), juge en Haute Cour de l'Amirauté, 1798-1827.

Scott; île dans le détroit de Hudson, terre de Franklin; d'après le docteur J. Scott Keltie, Secrétaire et éditeur de la Société royale de Géographie, Londres, Angl. (R. Bell, 1897).

Seaforth; pointe, côte arctique, longitude 97°, terre du Keewatin; nommée par Simpson en 1839 à cause du fait que son bisaïeul était le "lord Gruinard, un scion de la noble famille de Seaforth."

Seahorse; pointe, île Southampton, terre du Kéwatin; nommée par Baffin en 1615 probablement à cause des nombreux morses, souvent appelés, "chevaux marins", qu'il y rencontra.

Seal; îles dans l'anse de Rankin, terre du Keewatin; nommées par François Smith en 1747, "d'après les nombreux phoques qui fréquentaient ces lieux."

Seal; lacs; **Lower** et **Upper**, à l'est de la Baie-Hudson, Ungava; nommés ainsi à cause des phoques qui y furent pris.

Sedgwick; montagne, côte arctique, Yukon, nommée par Franklin en 1826, d'après Adam Sedgwick (1785-1873) géologue anglais de renom.

Seguin; lac, terre de Mackenzie; en mémoire du révérend Père Séguin, du fort de Bonne-Espérance, Mackenzie.

Sekwi; cîme de montagne, ruisseau et gorge, rivière au Gravier, terre de Mackenzie; nom montagnais qui veut dire, "garçon sauvage".

Selkirk; baie, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée ainsi par Rae, en honneur de Thomas (Douglas), cinquième comte de Selkirk (1774-1824); en 1802 il plaida la cause de la colonisation du territoire de la Rivière Rouge, mais ceci étant refusé par le gouvernement anglais, il se mit à fonder un établissement dans l'île du Prince-Edouard

et, plus tard, un autre près de Chatham en Ontario; en 1811, il acheta de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, 100,000 milles carrés dans cette partie du pays qui comprend aujourd'hui l'Ontario et le Manitoba, et colonisa la vallée de la Rivière Rouge dans les alentours du fort Garry,—aujourd'hui Winnipeg—; et après beaucoup d'opposition de la part de la Compagnie du Nord-Ouest, et d'énormes pertes financières qu'il eût à subir il abandonna l'entreprise.

Selkirk; cap péninsule de Boothia, terre de Franklin, (John Ross, 1830).

Selkirk; cap, océan arctique, 93° de longitude, terre du Keewatin (Dease et Simpson, 1839).

Selkirk; île dans le lac Winnipeg, terre du Keewatin.

Selkirk; bureau de poste, au confluent des rivières Pelly et Lewes, Yukon; autrefois un poste de la Compagnie de la Baie-Hudson, construit et nommé ainsi par Campbell en 1843.

Sellwood; baie, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée par Richardson en 1826, en mémoire de Henry Sellwood, beau-frère de Franklin (marié à sa soeur, Sarah).

Sellwood; rivière, rivière Hood, terre de Mackenzie,

Selous; montagne dans le Yukon; d'après F. C. Selous, célèbre chasseur de lions en Afrique; il chassa aussi dans les régions de la rivière MacMillan.

Selwyn; cap, île Melville, terre de Franklin; en mémoire de George Auguste Selwyn (1809-1878), évêque et missionnaire anglais; fut consacré premier évêque de la Nouvelle-Zélande et de la Mélanésie; de là la pointe Maori dans le voisinage.

Selwyn; lac, rivière Chipman, terre de Mackenzie; d'après le docteur A. R. C. Selwyn (1824-90), alors (1893) directeur du Service Géologique du Canada.

Selwyn; rivière, tributaire de la rivière Yukon, 138° longitude au sud, Yukon. (Schwatka, 1883).

Semenow; montagnes, Yukon; nommées ainsi par Schwatka, en mémoire de Von Semenow, président, pendant quelque temps, de la Société Impériale de Géographie de Russie.

Sénécal; petite montagne sur l'île de Baffin, terre de Franklin; nommée d'après C. O. Sénécal, géographe attaché au Service Géologique. (Bernier, 1907).

Sentry; île, baie de Hudson, Kéwatin; nommée ainsi "à cause de la tour en pierres que les Esquimaux y érigèrent."

Separation; pointe, île de Cornwallis, terre de Franklin; ainsi nommée par Penny en 1851, parce que son parti, ayant atteint ce point, se divisa en deux.

Separation; pointe, rivière Mackenzie, terre de Mackenzie; nommée ainsi par Franklin en 1826; ce fut ici que son expédition se divisa en deux partis: celui de Franklin devant explorer la côte ouest, et celui de Richardson, le côté est de la rivière.

Sepings; cap, île Somerset, terre de Franklin; nommé par Parry en 1819, "en souvenir de sir Robert Seppings (1767-1840), un des arpenteurs de la marine de Sa Majesté".

Serpent; lac, Mackenzie; ainsi nommé par Richardson à cause d'un petit serpent vu sur la côte.

Severn; rivière, baie d'Hudson, terre du Kéwatin; nommée par James en 1631, "Nouvelle Severn", d'après la rivière Severn en Angleterre.

Seward; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après William Henry Seward (1801-72), homme d'Etat américain.

Seymour; île du groupe de Berkeley, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, en honneur du contre-amiral, l'hon. sir George Francis Seymour, commandant d'une flotte à un poste du Pacifique, 1844-48.

Shagavoke; baie, baie du Lord Maire, détroit de Boothia, terre de Franklin; mot esquimau qui veut dire, ''ruisseau à fort courant.''

Shackleton; cap, île Vansittart, terre de Franklin; nommé par Party en 1821, sur la demande de John Bushnan, aspirant en marine sur le *Fury*.

Shee; cap, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommé par Ross, d'après Sir Martin Archer Shee (1769-1850), peintre en tableaux.

Sheldon; lac, rivière Ross, Yukon; d'après Charles Sheldon de New-York.

Sheldon; montagne, rivière Ross, Yukon.

Shellabeer; pointe, île Melville, terre de Franklin; nommée d'après W. B. Shellabeer; second-maître d'équipage sur l'*Assistance*, dans l'expédition de Austin.

Shepherd; baie, côte arctique, terre du Kéwatin; nommée par Rae, en 1854, ''en honneur de John Shepherd, assistant-gouverneur de la distinguée Compagnie de la Baie-Hudson'', 1852 à 1856, et gouverneur de 1856 à 1858.

Sherard; baie, île Melville, terre de Franklin; en mémoire de Sherard Osborn, lieutenant-commandant du *Pioneer* de l'expédition de Austin dans les mers du Nord 1850-51; attaché à l'expédition de Belcher, 1852 à 1854 et plus tard, nommé contre-amiral.

Sherard; pointe, île du Prince de Galles, terre de Franklin.

Sherard Osborn; pointe, île Melville, terre de Franklin.

Sherer; crique, péninsule de Melville, terre de Franklin; nommée par Parry en 1821, d'après Joseph Sherer, aspirant en marine sur le *Hecla*, 1821-22.

Sherer; montagne, île de Baffin, terre de Franklin. (Parry, 1824).

Sheridan; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après le général P. H. Sheridan (1831-88) ; général américain qui s'est distingué dans la guerre civile américaine.

Sheriff; havre, péninsule de Boothia, terre de Franklin; en honneur de sir Felix Booth, qui fut pour quelque temps shérif pour Londres et Middlesex, Angleterre. (*Voir* Boothia).

Sheringham; pointe, île Bathurst, terre de Franklin; nommée ainsi probablement en honneur du capitaine,—et plus tard, vice-président,—Wm. Louis Sheringham de la marine royale; fit divers relevés topographiques, et mourut en 1873. Le lieutenant Pim du *Resolute*, 1852-54, entra dans la marine en 1842 et servit sous le capitaine Sheringham.

Shezal; gorge, rivière au gravier, montagnes rocheuses, terre de Mackenzie; mot montagnais qui veut dire ''courbe''.

Shoals; baie, presqu'île de Melville, terre de Franklin; ''qui paraît être remplie de rochers et de bancs de sable dangereux, en grande partie couverte par les courants; cette baie fut nommée par Parry en 1821.

Shoalwater; baie, baie Mackenzie, océan arctique, Yukon, nommée ainsi par Franklin en 1826, à cause des nombreux bancs de sable qui s'y trouvent.

Shortland; canal, presqu'île de Boothia et groupe Tasmania, terre de Franklin; nommé par M'Clintock en 1859, en honneur du Commandant Peter F. Shortland (1815-88), qui commandait sur le *Columbia*, un bateau du service topographique, en 1855 et qui fit des relevés topographiques de la côte de la Nouvelle-Ecosse, etc.; et plus tard fut nommé vice-amiral.

Sibbald; cap, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommé par Rae, en 1847, en honneur d'un officier de la Compagnie de la Baie-Hudson.

Sibthorp; cap, île Somerset, terre de Franklin; nommé en 1859, peut-être d'après le botaniste, John Sibthorp (1758-96).

Sidney; cap, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommé par John Ross, vers 1831.

Sifton; montagne, Yukon; nommée en honneur de l'hon. Clifford Sifton, ministre de l'intérieur, 1896-1906; et aujourd'hui, président de la Commission de Conservation.

Silliman; montagne sur l'île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall en 1861, d'après Benjamin Silliman (1779-1864) chimiste, géologue et physicien américain.

Simmons; baie, golfe de Archer, île Ellesmere, terre de Franklin; probablement d'après Thomas Simmons, sous-officier sur le *Discovery* durant l'expédition de Nares.

Simmons; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée ainsi en 1875, par le lieutenant Aldrich, en souvenir de John Simmons, sous-officier du *Alert*, et membre de son équipage sur son bateau à traîneaux.

Simmons; péninsule, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après Herman George Simmons, botaniste attaché à l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Simmonds; pointe, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée ainsi par M'Clintock en 1859, en souvenir de John Simmonds, contremaître sur le *Fox*, et un membre de l'équipage du bateau à traîneaux.

Simpkinson; cap, île Devon, terre de Franklin; nommé ainsi en 1851, par Penny, en honneur de feu sir Francis Simpkinson, un proche parent de Lady Franklin.

Simpson; baie, île Victoria, terre de Franklin; en souvenir de sir George Simpson (1792-1860); gouverneur de la Compagnie de la Baie-Hudson en Canada, 1822-1860; créé chevalier en 1839; fit un voyage autour du monde en 1841-42; pendant son administration du Nord-Ouest, dit-on, les gens étaient "menés à la baguette."

Simpson; île à l'embouchure de la rivière Mackenzie, terre de Mackenzie.

Simpson; îles, grand lac de l'Esclave, terre de Mackenzie. (Back, 1833).

Simpson; lac, rivière Anderson, terre de Mackenzie.

Simpson; lac, rivière Francis, rivière Liard, Yukon. (Campbell.)

Simpson; péninsule, côte arctique, Keewatin. (Rae.)

Simpson; montagnes, rivière Liard en Haut Yukon.

Simpson (**Tour de**); cîme d'une montagne, rivière Francis, Yukon. (Campbell.)

Simpson; cap, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommé par Rae en 1847, en souvenir de Thomas Simpson, officier de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et l'âme des expéditions de Dease et de Simpson; en 1837 il fit un relevé topographique du passage entre la pointe de Franklin la plus éloignée et la pointe de Barrow, et en 1838-39, il fit le même relevé pour le passage entre la pointe de Franklin Turnagain et la rivière Castor et Pollux, 93° de longitude, à l'ouest.

Simpson, détroit entre l'île du Roi Guillaume, terre de Franklin, et la presqu'île Adelaïde, terre du Keewatin.

Sinclair; chutes, rivière de Back, Kéwatin; nommées par Back en 1834, "en souvenir de George Sinclair, un des timoniers."

Sinclair; pointe, isthme de Rae, terre de Franklin; nommée ainsi par Rae en 1847, d'après un chef-commerçant de la Compagnie de la Baie-d'Hudson qui avait charge du fort Churchill lors de l'expédition de Rae,—probablement William Sinclair qui fut plus tard un des principaux officiers de cette compagnie.

Sir Bibby; île, baie de Hudson, terre du Kéwatin. (*Voir* île de Bibby).

Sir J. A. Gordon; baie, île Southampton, terre du Kéwatin. (*Voir* baie Gordon.)

Sir John Barrows (**Monument de**); montagne, île Devon, terre de Franklin; nommée ainsi en 1851, par Penny, ''en honneur de feu Sir John Barrow (1764-1848), qui fut pendant quarante ans secrétaire de l'Amirauté et qui, pendant cette période, déploya son plus grand zèle et tout intérêt, aussi bien que ses meilleurs talents à l'avancement des découvertes dans les mers du Nord''; (*Voir* aussi ''Barrow.'')

Sir J. Franklin; cap; *Voir* Franklin.

Sir R. Inglis; baie, île Devon, terre de Franklin; *Voir* baie Inglis.

Sir R. Inglis; île, île Ellesmere, terre de Franklin; *Voir* île de Inglis.

Sir R. Inglis; détroit, île Devon, terre de Franklin; *Voir* détroit de Inglis.

Sir W. Parker; détroit; *Voir* détroit de Parker.

Sir W. Pym; pointe; *Voir* pointe de Pym.

Sisters; collines, île Bathurst, terre de Franklin; nommées par Richards, en 1853, à cause de leur ressemblance entre elles.

Sisip; lac, rivière Churchill, Sask. et Ké.; mot sauvage signifiant ''canal.''

Siveright; pointe, golfe de Boothia, Kee.; nommée ainsi par Rae en souvenir de John Siveright, officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Skaare; fiord, île Axel Heiberg, terre de Franklin; mot norvégien pour désigner un 'goéland'; ainsi nommé à cause des nombreux goélands vus dans ces régions. (Sverdrup.)

Skene; baie, île Melville, terre de Franklin; nommée par Parry d'après A. M. Skene, aspirant de marine sur le *Griper*.

Skeoch; baie, île de Baffin, terre de Franklin; nommée ainsi par Parry, d'après James Skeoch, aide-major sur le *Fury*, 1821-23 .

Skye; île de, passage de Belcher, terre de Franklin; d'après une île, Inverness, Ecosse, la plus grande des Hébrides; ce nom provient probablement de *sqiath* (prononcé skey) mot gaélique qui veut dire 'aile'; ainsi appelée d'après sa forme .

Slater; île, baie du Lord Maire, détroit de Boothia, terre de Franklin; nommée par John Ross, 1829-31.

Slave; rivière, Mackenzie et Alberta, nommée d'après les sauvage esclaves. Sir Alexandre Mackenzie nous dit: les sauvages esclaves ayant été chassés de leur pays natal par leurs ennemis, les Knistenaux, sur les bords de cette rivière, celle-ci reçu le nom d'''Esclave'' non pas dans le sens d'esclavage, mais par mépris que l'on adressa à ces fugitifs et qui indiquait chez eux un degré social inférieur à la sauvagerie ordinaire.

Sleepers; groupe d'île dans la baie d'Hudson, terre de l'Ungava; Foxe dit, en 1631: ''J'ai nommé cette île Sleepe''. Miller Chrity ajoute: Je ne comprends pas très bien pourquoi Foxe nomma cette île,—ou plutôt, ces îles,—ainsi, car, il n'y a plus de doute, ce groupe est l'un de ceux reconnus aujourd'hui sous le nom de ''Sleepers.''

Smart; pointe, île Hélène du groupe de Berkeley, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, en souvenir de Robert Smart, capitaine sur le vaisseau-amiral de Sir Geo. F. Seymour, le *Collingwood* attaché à un poste du Pacifique, 1844-48; et qui devient plus tard, l'amiral sir Robert Smart.

Smith; baie, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommée par Ommanney en 1851, ''la baie de C. Smith.''

Smith; baie, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée par Rae en 1847 en souvenir de Wm G. Smith, sous-secrétaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Smith; baie, grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; nommée d'après Edouard Smith, agent principal de la compagnie de la Baie de Hudson, lors de l'expédition par terre de Franklin. (Franklin, 1826.)

Smith; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, terre de Mackenzie. (Franklin.)

Smith; cap, presqu'île Adélaïde, Kéwatin; nommée par Simpson en 1839, d'après William Smith, secrétaire de la Compagnie de la Baie-Hudson.

Smith; cap, île Marguerite, terre de Franklin; nommé par Penny en 1851, en souvenir de Benjamin Smith, pour le grand intérêt qu'il porta à notre expédition à la recherche de Franklin, en nous fournissant une grande quantité de cerfs-volants et leurs matériaux, ce qui lui coûta très cher.

Smith; fort de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, rivière des Esclaves, terre de Mackenzie; en honneur de sir Donald A. Smith, Lord Strathcona et Mont Royal, Haut-Commissaire du Canada à Londres.

Smith; île, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall en 1862, "d'après J. K. Smith."

Smith; île, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Inglefield en 1852, d'après M. Newman Smith".

Smith; petite montagne, île Ellesmere; probablement nommée par Nares, 1875-76.

Smith; détroit à l'est de l'île Ellesmere, terre de Franklin; cette île fut découverte et nommée par Baffin en 1615, en honneur de Sir Thomas Smith, (11158-1625), marchand, et premier gouverneur de la compagnie d'aventuriers pour la découverte du passage du Nord-Ouest.

Smyth; cap, île Mellville, terre de Franklin; nommé ainsi probablement d'après le capitaine William Henry Smyth (1788-1865), président de la Société royale de géographie, 1849-50.

Smyth; havre, île Southampton, Kéwatin; nommée ainsi d'après William Smyth, 1er lieutenant sur le *Terror* de l'expédition de Back en 1836-37.

Smyth; pointe, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée par Jas. C. Ross en 1830, d'après le capitaine W. H. Smyth de la marine royale. (*Voir* cap Smyth.)

Snowblind; baie, île Cornwallis, terre de Franklin; ainsi nommée par Penny, en 1851, à cause du fait que quelques-uns de ses hommes y furent aveuglés par une tempête de neige.

Solitary; montagne, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par le Commandant Richards, 1853, à cause qu'elle était isolée et la dernière sur la côte nord de l'île.

Solomons Temple; îles dans la baie James, terre de l'Ungava; le nom même en décrit la nature.

Somerset; île, terre de Franklin; nommée par Parry en 1820, "North Somerset", d'après son pays natal en Angleterre.

Somerville; île, île Cornwallis, terre de Franklin; nommée par Parry en 1820, en souvenir de son ami, le docteur Somerville.

Sons of the Clergy; îles, isthme de Franklin; Ké.; nommées par Ross, 1829-1830, "îles des Fils du Clergé d'Ecosse".

Sophia; baie, île Devon, terre de Franklin; en souvenir de Mlle Sophie Cracroft (*q. v.*), nièce de sir John Franklin, et une amie et compagne de Lady Franklin pendant plusieurs années.

Sophia; cap, île Devon, terre Franklin. (Penny, 1851).

Sophia; cap, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommé par Ross vers 1832, peut-être en honneur de la princesse Sophie (1777-1848), dix-septième enfant de George III., mais probablement d'après Sophie de Modène, comme il nomma un promontoire près de Sophia, cap de Modène.

Sophia Sydney; cap, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommé par Ross, 1829-31.

South; baie, sur la côte arctique, Mackenzie; nommée par Richardson en 1826, en honneur de "Sir James South, astronome distingué, (1785-1867) astronome et l'un des fondateurs de la Société d'Astronomie; il en fut aussi le premier président, en 1829.

South; île, presqu'île de Boothia, terre de Franklin. (Ross, 1829.)

Southampton; île dans la baie de Hudson, terre du Keewatin; nommée par Foxe en honneur de Henry (Wriothesley), 3ème comte de Southampton (1573-1624), politique et soldat; il servit sous le comte d'Essex, et pour avoir pris part dans l'insurrection du comte, il fut déshonoré et flétri; il obtint cependant son pardon de Jacques Ier et fut de nouveau créé comte de Southampton .

Southwest; cap, île Axel Heiberg, terre de Franklin; sa position lui a valu son nom.

Southern Indian; lac, rivière Churchill, Ké.; ce qui veut dire, lac des Sauvage du Sud ou Crees; localement appelé "lac du Cree". En langage sauvage, *kissisakahigan* qui veut signifie "grand lac".

Southwell; îles, baie de Hudson, Kee.; nommées par le capitaine Smith en 1747, en honneur de Thomas (Southwell), second baron de Southwell (1698-1766) ; fut nommé pair en 1720.

Spain; île, île de Baffin, terre de Franklin; d'après le capitaine O. V.

Spence; baie, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par John Spain, récemment commissaire-enquêteur des naufrages, attaché au Service de la marine et des pêcheries. (Bernier, 1907.)
Ross en 1831 "en souvenir d'un de mes parents de ce nom."

Spencer; cap, île Coburg, terre de Franklin; nommé par Inglefield, en 1853, probablement en honneur du Très Honorable Frédéreck, 4ème comte de Spencer (1798-1857) ; contre-amiral dans la marine royale, et plus tard, vice-amiral.

Spencer; cap, île Devon, terre de Franklin, nommé par Parry en 1819.

Spicer; île, détroit de Hudson, terre de Franklin; nommée ainsi d'après le capitaine Spicer de New Bedford; qui "fit plusieurs voyages dans ce détroit." (R. Bell, 1897.)

Spicer; îles, passage aux Renards, terre de Franklin; nommées par Parry en 1822.

Stafford; pointe, île Hélène, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, en souvenir de Auguste Stafford, M. P., et secrétaire de l'amirauté, 1852-53.

Stairs; lac, rivière Camsell, Grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; nommé par J. M. Bell, en 1899, d'après F. Stairs, M. P., de Halifax.

Stallnecht; île, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Nares, 1875-1876.

Stanfield; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée probablement par Inglefield, en 1852.

Stang; cap, île Victoria, terre de Franklin; nommé par Amundsen en 1905, d'après N . A. Stang, marchand, qui contribua 10,000 kr., à son expédition.

Stanley; cap, île Devon, terre de Franklin; nommé par Belcher en 1853, probablement en honneur de Edouard Jean Stanley; baron Stanley d'Alderley (1802-95); fut sous-secrétaire des affaires étrangères, de 1846 à 1852; président de la Chambre de Commerce, 1855 à 1858. Probablement en honneur de Edward Geoffrey Smith-Stanley, 23ème comte de Derby (*q. v.*).

Stanley; île, côte arctique, terre du Kéwatin.

Stanley; pointe, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Parry.

Stanley; havre, île Southampton, terre du Kéwatin; d'après Owen Stanley, Second Lieutenant sur le *Terror* de l'expédition de Back 1836-37 .

Stanley; falaise, île Cornwallis; probablement pour la même raison que pour le cap Stanley. (*q. v.*).

Stanley; rivière, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par John Ross, en 1829, en honneur du révérend Edward Stanley (1779-1849), évêque de Norwich.

Stapylton; baie, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée ainsi par Richardson en 1826, "en honneur du général de brigade, l'honorable G. A. C. Stapylton, président du Bureau des vivres."

Stenkul; fiord, île Ellesmere, terre de Franklin; mot norvégien pour désigner le "charbon"; nommé par Sverdrup à cause du charbon qu'il y trouva.

Stephenson; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé ainsi en souvenir du capitaine Henry F. Stephenson de la marine royale, et commandant du vaisseau de Sa Majesté, le *Discovery*, de l'expédition de Nares 1875-76.

Stetson; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé d'après John Stetson de Boston, Mass. (Hayes.)

Stevens; cap, île de Baffin, terre de Franklin; d'après John Austin Stevens, antiquaire et auteur américain, né en 1827 à New-York.

Stevens; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé ainsi par Nares, 1875-76.

Stevens; petite montagne, île Ellesmere, terre de Franklin.

Stevens; promontoire, île Melville, terre de Franklin; nommé ainsi par Mecham en 1853, "d'après son vieil ami, le capitaine Stevens de la marine royale."

Stevenson; lac, île de Baffin, terre de Franklin; en souvenir de ——— Stevenson, géologue américain. (R. Bell, 1897).

Stewart; île, détroit de Hudson, terre de Franklin; d'après Macleod Stewart, d'Ottawa. (R. Bell, 1897.)

Stewart; île, passage de Queens, terre de Franklin, nommée par Penny en 1851, "en honneur de l'amiral Houston Stewart, un des chefs-commissaires de l'amirauté."

Stewart; pointe, côte arctique, 99° de longitude, terre du Keewatin; nommée par Simpson en 1839, probablement d'après J. G. Stewart, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson; qui fut aussi capitaine en second dans les expéditions de Anderson et de Stewart, en 1855. (*Voir* rivière Stewart.)

Stewart; pointe, île Devon, terre de Franklin; nommée par Penny, en honneur du capitaine Alexander Stewart, qui commandait sur le vaisseau de Sa Majesté, *Sophia,* dans l'expédition de Penny, 1850-51. Cette pointe fut le point le plus éloigné de ceux atteints par Stewart.

Stewart; pointe, île de Banks, terre de Franklin, nommée par M'Clure, probablement d'après le contre-amiral Houston Stewart, lord de l'amirauté, 1850-52.

Stewart; pointe, île du Prince de Galles; nommée ainsi probablement pour la même raison que la précédente.

Stewart; rivière, Yukon; nommée par M. Robert Campbell, de la Compagnie de la Baie d'Hudson, "en souvenir d'un ami, James G. Stewart (aussi de la Compagnie de la Baie-d'Hudson), fils de l'Honorable James Stewart de Québec."

Stillwater; rivière, terre de l'Ungava, traduction du mot sauvage *natuakami* qui indique bien la tranquilité des eaux de cette rivière.

Stilwell; baie, péninsule de Boothia, terre de Franklin; nommée ainsi par Ross en 1829.

Stivens; pointe, baie de Franklin, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée par Richardson en 1826.

Stockport; île, golfe du Couronnement, terre de Mackenzie; nommée ainsi par Franklin en 1821, probablement d'après Stockport, ville de Lancashire en Angleterre.

Stokes; chaîne de montagne, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, d'après le capitaine John L. Stokes de l'*Acheron*, dans lequel Richards servit avant de joindre l'expédition de Belcher.

Stolz; péninsule, île Axel Heiberg, terre de Franklin; d'après Rudolf Stolz de l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Stony; île, rivière de l'Esclave, terre de Mackenzie; nommée ainsi à cause d'une masse de granit découverte, qui s'élève de cinquante à soixante pieds au-dessus de l'eau. (Richards.)

Store Bjornekap; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nom norvégien qui veut dire "grand cap de l'Ours."

Strathcona; îles, île de Baffin, détroit de Hudson, terre de Franklin; nommées ainsi en honneur de sir Donald A. Smith, Lord Strathcona et Mont Royal, Haut-Commissaire du Canada à Londres, Angleterre. (R. Bell, 1897.)

Strathcona; baie, anse de l'amirauté, île de Baffin, terre de Franklin. (Bernier, 1907.)

Stratton; anse, île Devon, terre de Franklin; nommée par Parry en 1819, probablement en souvenir d'un ami de ce nom.

Stromness; baie, île Victoria, terre de Franklin; nommée par Rae en 1851, d'après Stromness, ville des îles Orkney en Ecosse.

Strzelecki; havre, île du Prince de Galles, terre de Franklin; d'après le Comte F. de Strzelecki, un des souscripteurs à l'expédition de M'Clintock, 1858-59. (M'Clintock.)

Stuart; baie, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, (*Voir* plus bas.)

Stuart; baie, île Cornwallis, terre de Franklin; nommée par Penny en 1851, "en souvenir de l'aide-major du *Lady Franklin*, John Stuart. (Il est nommé dans la liste des officiers comme contremaître en troisième et non comme aide-major).

Stuart; pointe, île Devon, terre de Franklin. (Penny.)

Stubbs; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; en souvenir de Thomas Stubbs, chauffeur sur le vaisseau de Sa Majesté l'*Alert*, dans l'expédition de Nares, 1875-76.

Stuckberry; cap, île Ellesmere; d'après Thomas Stuckberry, du vaisseau de S. M. l'*Alert* de l'expédition de Nares, 1875-76.

Stupart; baie, baie d'Ungava, terre de l'Ungava; en souvenir de R. S. Stupart, directeur du Service Météorologique à Toronto.

Sturges Bourne; îles, péninsule de Melville, terre de Franklin; nommées par Parry en 1821, en honneur du Très Honorable William Sturge Bourne.

Sturt; pointe, île Victoria, terre de Franklin; nommée par Rae en 1851, en honneur de sir Charles Sturt, décédé en 1869; il fit des explorations considérables en Australie; découvrit la rivière Darling et explora l'intérieur de l'île.

Success; pointe, île Bathurst, terre de Franklin; d'après le bateau à traîneaux, le *Success*, du lieutenant May, dans l'expédition de Belcher.

Sullivan; anse, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, d'après le capitaine Sullivan, du *Philomel,* dans lequel il servait en 1842, dans le levé topographique de la côte sud-est de l'Amérique du Sud. Celui-ci est probablement le Thomas Ball Sulivan, qui figure comme contre-amiral retiré, sur les listes de la marine, de 1855.

Sullivan; anse, île Bathurst, terre de Franklin; probablement d'après sir Charles Sullivan, 3ème baronnet, amiral de la marine royale. (1789-1863).

Sullivan; baie, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par Ross en 1830.

Sulphur; pointe, grand lac des Esclaves, terre de Mackenzie; nommée ainsi d'après les sources d'eau sulfurée qu'on y trouve.

Surprise; pointe, île Baillie-Hamilton, terre de Franklin; nommée par Penny en 1851, "à cause de l'apparence soudaine à nos yeux d'une si grande étendue d'eau."

Susakivagamus; lac, rivière Nelson, Ké.; mot sauvage qui veut dire 'esturgeon'.

Sussex; cap, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommé par Ross, en honneur de S. A. R. Auguste Frédéric, Duc de Sussex (1773-1843), sixième fils de George III.

Sussex; lac, rivière de Backs, terre de Mackenzie. (Back, 1833).

Sussex; montagnes, île Victoria, terre de Franklin.

Sutherland; île, île Devon, terre de Franklin; probablement d'après Peter C. Sutherland, chirurgien major de l'expédition de Penny, 1850-51.

Svendsen; péninsule, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après Johan Svendsen, chirurgien dans l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Sverdrup; cap, île Victoria, terre de Franklin; nommé par Amundsen, en 1905, en honneur du capitaine Otto Sverdrup, maître d'équipage pour Nansen en 1893-96; dirigea une expédition dans les mers arctiques à l'ouest de l'île Ellesmere, en 1898-1902 et découvrit les îles Ellef Ringnes, Amund Ringnes, Heiberg et autres .

Sverdrup; îles, terre de Franklin.

Sverre; cap, île Amund Ringnes, territoire de Franklin; d'après Sverre Hassel, de l'expédition de Sverdrup, 1898-1902.

Swan; rivière, baie James Kee.; traduit du mot sauvage "Wabishew".

Swanston; pointe, baie du Comité, Kéwatin; nommée par ae en 1847 "en souvenir d'un ami".

Swinburne; cap, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommé par M'Clintock en 1859, en honneur du contre-amiral Swinburne, un ami très-estimé de Sir J. Franklin, et un des premiers souscripteurs de cette expédition finale.

Sydney Webb; cap, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommé par M'Clintock, en 1859, en souvenir d'un beau-frère du lieutenant W. H. Hobson de l'expédition de M'Clintock.

Sylvia; île, île de Baffin, Franklin; d'après Sylvia, fille de Henry Grinnell. (*Voir* terre Grinnell.)

Sylvia; rivière, île de Baffin, terre de Franklin.

T

Table; île, île Devon, terre de Franklin, nommée ainsi à cause de la forme de son contour.

Taché; lac, au sud du grand lac de l'Ours, terre de Mackenzie; en honneur de Sa Grandeur Mgr Alexandre Antonin Taché, archevêque de Saint-Boniface.

Talbot; anse, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Inglefield en 1853, en souvenir de Henry John Chetwynd-Talbot, comte de Talbot (1803-68); lieutenant en 1824; capitaine de vaisseau, en 1827; contre-amiral, en 1854; amiral, en 1865; succèda à son cousin comme comte de Shrewsbury en 1856.

Tamallo; lac, île de Baffin, terre de Franklin; d'après un esquimau qui visita le vaisseau *Arctic*. (Bernier, 1907.)

Tangle; île, île de Baffin,terre de Franklin; nommée par Parry en 1822; ''ce nom lui fut suggéré par une quantité de plantes marines qui flottaient tout autour de cette île.''

Tasin; montagnes, rivières Stewart, Yukon; mot indien qui signifie ''noir'' ou ''sombre'' à cause de l'apparence de ces montagnes.

Tasmania; îles, presqu'île de Boothia, Franklin; nommées par M'Clintock en 1859, d'après Tasmania, Australasie, ''sur la demande de Lady Franklin, en reconnaissance de maintes preuves d'affectueuse sympathie qu'elle reçut de la colonie que son mari gouverna pendant plusieurs années, et en particulier, des contributions considérables que cette colonie fournit à son expédition de recherches.''

Tatinni; lac, rivière Thaanni, terre du Kéwatin; tiré du mot sauvage qui signifie, ''traverse aux chevreuils''.

Taylor; cap, isthme de Boothia, terre de Franklin; nommé par John Ross, en 1820, probablement d'après sir Herbert Taylor (1775-1839), secrétaire privé de George IV et Guillaume IV.

Taylor; île, groupe Nastapoka, baie de Hudson; d'après un officier de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Taylor; île, île Victoria, terre de Franklin; nommée par Rae, en 1851, en souvenir du très regretté, feu Zachary Taylor, (1784-1850), 12ème président des Etats-Unis.

Tennent; île, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée par James Clark Ross, en 1830, ''en souvenir de M. Emerson Tennent,'' M. P. qui fut l'un des membres de ce Comité de Choix qui recommanda un vote de 5,000 livres à John Ross: nom maintenant peu connu.

Tennyson; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé par Inglefield en 1853, en honneur de Alfred, 1er Lord Tennyson (1809-92), célèbre poète anglais; poète lauréat, 1854; élevé à la pairie en 1884.

Tent; île, côte arctique, Yukon; ce nom fut suggéré par plusieurs curieuses charpentes en bois léger dont on s'était évidemment servi pour des tentes.

Tern; île, île de Baffin, terre de Franklin, nommée par Parry en 1822, ''à cause de la grande quantité de ces oiseaux (sterne) qu'on trouva sur cette île.

Terror; baie, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; d'après le vaisseau de S. M. le *Terror*, de l'expédition de Franklin, 1845-48; saisi par les glaces dans le passage de M'Clintock, le 12 septembre, 1846; et abandonné le 22 avril 1848.

Terror; pointe, île Southampton, terre du Kéwatin. (Back, 1836-37.)

Thaanni; rivière, baie de Hudson, Kéwatin; dérivé d'un mot sauvage qui signifie: "banc de roc".

Thackeray; pointe, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommée par M'Clintock, en honneur de William Makepeace Thackeray (1811-63), romancier; un des souscripteurs à l'expédition M'Clintock, 1857-59.

The Mother; colline, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, à cause de trois collines pittoresques, une desquelles il nomma "la mère" et les autres, "les soeurs".

The Pas; village et gare de chemin de fer, sur la rivière Saskatchewan, Kéwatin; nom probablement dérivé de Pasquia (*q. v.*); peut-être aussi du mot français, 'passage', désignant ainsi cette bande élevée de terre pierreuse qui traverse la rivière à cet endroit et qui forme une route jusqu'à la traverse.

Thesiger; baie, île de Banks, terre de Franklin; nommée par M'Clure, en 1851, en honneur du Très Honorable Sir Frédérick Thesiger (1794-1878), Chancelier de la Grande Bretagne; aspirant de marine en 1807, et assistait au second bombardement de Copenhague; solliciteur-général en 1844; procureur-général, 1845-46 et en 1852; grand Chancelier en 1858; créé Baron Chelmsford, 1858.

Thetinni; lac, rivière Thlewiaza, Kéwatin; dérivé d'un mot sauvage qui signifie, "caverne du phoque."

Thlewiaza; lac et rivière, baie Hudson, Kéwatin; mot sauvage qui veut dire "petit poisson."

Thom; baie, presqu'île de Boothia, Franklin; nommée par John Ross, en souvenir de William Thom, comptable sur le *Victory*, 1829-33.

Thomas; cap, anse de Franklin, Kee.; nommé par Rae "en souvenir d'un parent".

Thompson; île, presqu'île de Boothia, Franklin; nommée par John Ross en 1829, peut-être en souvenir de l'amiral sir Thomas Boulden Thompson de la marine royale, (1776-1828); et qui fut mêlé à une expédition contre Copenhague.

Thomson; glacier, île Ellesmere, terre de Franklin; en honneur de sir Charles Wyville Thomson (1830-82), célèbre biologiste écossais, qui fut directeur du personnel scientifique dans l'expédition du *Challenger*, 1872-76.

Thompson; pointe, île du Roi Guillaume, Franklin; nommée ainsi par M'Clintock, en 1859, d'après Alex Thompson, quartier-maître sur le *Fox* et un membre de l'équipage du bateau à traîneaux de M'Clintock.

Thorton; pointe, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards, en 1853, probablement en honneur du contre-amiral Samuel Thorton de la marine royale.

Thorsteen; cap, île Ellef Ringnes, Franklin; nommé ainsi par Sverdrup, en 1901.

Thorvald; péninsule, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Sverdrup en 1899.

Three Sisters (**Trois Soeurs**); île, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Nares, 1875-76, à cause de trois collines qui s'élèvent très curieusement en forme conique, de la base de cette île.

Thunder; crique, océan arctique, terre du Kéwatin; nommée par Dease et Simpson en 1839, à cause d'une tempête, accompagnée d'un fort tonnerre, qui s'abattit sur le havre pendant qu'ils y étaient.

Thushonilini; lac, rivière Thanni, Kéwatin; nom dérivé du mot sauvage qui signifie "gros pins".

Tibielik; lac, rivière Thelon, terre de Mackenzie; nom esquimau pour indiquer la présence de bois flottant.

Tide; lac, rivière Eastmain, Ungava; nommé ainsi "à cause des amas de vase qui en recouvrent le rivage et les îles jusqu'à la ligne atteinte par la crue des eaux pendant la fonte des neiges, et qui donnent à ce lac toute l'apparence d'une baie à marée, pendant la mer basse".

Tigonankwine; chaîne de montagnes, Montagnes Rocheuses, terre de Mackenzie; nom montagnais qui veut dire "le dos de la terre."

Tilson; île, péninsule de Boothia, terre de Franklin; nommée par John Ross, d'après "mon ami T. Tilson, ecr."

Tinney; baie, golfe du Couronnement, Mackenzie; nommée par Franklin en 1821, "d'après mon ami, W. H. Tinney, de l'hôtel Lincoln," Londres, Angleterre.

Tinney; crique, anse Bathurst, terre de Mackenzie.

Tinney; pointe, côte arctique, terre de Mackenzie. (Richardson, 1826.)

Tiveroong; île, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall, en 1861, d'après une femme indienne.

Tod; île, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée par Simpson, en 1839, probablement en honneur de John Tod ou de William Tod, ou des deux. John et William Tod, comme chefs-commerçants, signèrent le de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Toker; pointe, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée par Richardson, en 1826, par respect pour le capitaine Toker, de la marine royale, sous qui j'ai eu un temps, l'honneur de servir".

Tommen; montagne, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Sverdrup; mot norvégien qui veut dire, "le pouce."

Toms; île, détroit de Franklin, Franklin; nommée par M'Clintock en 1859, d'après Henry Toms, quartier-maître du *Fox* et un membre de l'équipage du bateau à traîneaux de Hobson.

Toms; pointe, île Bathurst, terre de Franklin; nommée d'après Francis Yeates Toms, aide-major sur le vaisseau de S. M. le *North Star*, pendant son expédition à la recherche de Franklin, en 1852.

Torrens; cap, île Graham, terre de Franklin; nommé par Belcher, en 1853.

Torugak; montagne de l'Ungava; nom esquimau pour signifier "l'Esprit de la mort," qui du fond de sa caverne dans les montagnes, veille constamment sur ces habitants du Nord, les frappe de malheurs ou leur prodigue sa bonté, à sa volonté.

Torup; pointe, île Victoria, terre de Franklin; nommée ainsi par Amundsen en 1905, en souvenir du professeur Sofus Torup qui examina, et en fit l'épreuve de toutes les provisions hermétiquement encaissées, nécessaires à son expédition.

Totnes; route (havre), détroit Exeter, île de Baffin, terre de Franklin; nommée ainsi par Davis en 1585, d'après Totnes, ville et paroisse du Devonshire, en Angleterre.

Towson; pointe, île Melville, terre de Franklin; découverte par Bradford, en 1851.

Traill; pointe, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée ainsi par Richardson, en 1826, "en honneur du docteur (Thomas Stewart) Traill (1781-1862), de Liverpool", et plus tard, professeur de médecine légale à Edinburgh.

Travaillant; rivière, tributaire de la rivière Mackenzie, au nord de la rivière "Hare Indian", terre de Mackenzie; nommée ainsi d'après un employé canadien-français de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Trembles; pointe, lac Winnipeg, Kéwatin; nom français "tremble", à cause des nombreux trembles trouvés sur cette pointe.

Trinity (**Trinité**); îles, île de Baffin; Foxe disait, en 1631, ''Je nomme ces îles Trinité en souvenir de l'hôtel du rivage de Deepeford'' — Hôtel Trinité, corporation anglaise qui obtint sa charte en 1514, et qui fut chargée de diverses affaires navales, spécialement la construction et l'entretien des phares.

Triton; anse, île Devon, terre de Franklin; ainsi nommée par Belcher en 1853, probablement d'après le vaisseau de S. M. le *Triton*.

Trold; fiord, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé par Sverdrup; nom norvégien signifiant ''tournement'', (littéralement fantôme). Cet endroit nous est décrit comme ''un gouffre horrible'', avec des murs en roc, hauts et menaçants, de chaque côté.

Troughton; creek, détroit de Rae, terre de Franklin; nommée par Rae, en 1854, en souvenir de Edward Troughton (1753-1835), membre fondateur de la Société d'Astronomes; et aussi membre de la compagnie bien connue, Troughton and Simms de Londres.

Troughton; île, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; (John Ross.)

True; cap, île de Baffin, terre de Franklin; d'après Benjamin C. True, de Cincinnati. (Hall.)

Truro; île, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par McDougall, en 1853, probablement d'après la ville de Truro, Cornwall, en Angleterre.

Trüter; montagnes, détroit de Jones, île Devon, terre de Franklin; nommées par Austin en 1851, par compliment à la famille de sir John Barrow; ceci étant le nom de fille de la douairière Lady Barrow.

Tsichu; rivière, tributaire de la rivière au gravier, terre de Mackenzie; nom sauvage pour indiquer ''un gros bateau''.

Tucker; pointe, île Devon, Franklin; nommée par Belcher, en 1853, d'après Sir Edward Tucker, vice-amiral du *White*.

Tuktokut; rivière, baie de l'Ungava, Ung.; nom esquimau signifiant ''renne''. (Wallace.)

Tullett; pointe, île du Prince Patrick, terre de Franklin; d'après le capitaine du traîneau de Mecham, et contremaître sur l'*Assistance* pendant l'expédition de Austin.

Tulloch; pointe, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée par Simpson en 1839 en honneur de J. Sullòch, professeur de mathématiques, au collège King, Aberdeen; il fut aussi l'un des quatre sénateurs qui, en 1829, accordèrent à Simpson le prix de Hutton.

Tunulik; rivière, baie de l'Ungava, Ungava; nom esquimau qui veut dire ''le dos''. (Wallace.)

Turn; pointe, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall en 1862, qui, ayant atteint ce point qui était la limite de ses relevés topographiques de la côte du Kingaite, en 1861, retourna et recommença ces levés.

Turnagain; pointe, Golfe du Couronnement, terre de Mackenzie; ainsi nommée par Franklin, en 1821, comme il retournait, d'ici, reprendre ses quartiers d'hiver au fort ''Enterprise'.

Turnbull; pointe, île Bathurst, terre de Franklin; nommée par Richards en 1853, peut-être en souvenir du lieutenant Robert Turnbull de la marine royale.

Turton; baie, anse de Hooper, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée par Parry en 1823, ''conformément au désir de notre aumônier et astronome, M. Fisher''.

Turton; bancs de sable, presqu'île de Melville, Franklin.

Tuttle; pointe, détroit de Hudson, Ungava.

Twin Glacier (**Glaciers Jumeaux**); nommés ainsi par Nares en 1875, à cause de la rencontre, à ce point, de deux glaciers convergeant de direction opposée.

Twityeh; rivière, tributaire de la rivière au Gravier, Mackenzie; mot sauvage signifiant, "rivière ou débordent des lacs."

U

Ulve; fiord, île Axel Heiberg, terre de Franklin; mot norvégien qui signifie "un loup"; nommé ainsi par Sverdrup.

Ungava; baie, détroit de Hudson, Ungava; mot esquimau qui veut dire "s'étendre très loin."

Ungava; district ou territoire; appliqué par commodité à la péninsule qui s'étend au nord du Québec; sans, toutefois, d'autorité légale.

Ungava; péninsule.

Union; baie, île Devon, terre de Franklin; nommée par Austin en 1850, "en commémoration de la réunion des différends escadrons à la recherche de la malheureuse expédition de Franklin."

Union; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé ainsi par Hayes en 1861; en souvenir d'une convention qui a donné la prospérité à un peuple et fondé une nation—les Etats-Unis.

United States; chaîne de montagnes, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Hayes d'après son vaisseau.

Unity; baie, rivière Koksoak, Ungava; nommée ainsi en 1811 par les missionnaires des Frères-Unis.

V

Vanasse; île, île de Baffin, terre de Franklin; d'après Fabien Vanasse, de l'expédition de Bernier. (Bernier, 1907.)

Vanderberghe; montagnes au sud du Grand lac de l'Ours, terre de Franklin; nommées par Petitot, en honneur du Révérend Père Vanderberghe, supérieur général des Oblats en Canada.

Vanderbilt; cap, île de Baffin, terre de Franklin; nommé par Hall, d'après Cornelius Vanderbilt, financier américain. (1794-1877.)

Vansittart; île, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée par Parry en 1821, "en honneur du Très Honorable, Nicholas Vansittart (1766-1851), ministre des Finances," 1812 à 1823; membre du Parlement, en 1796 et de 1802 à 1823; cr. baron Bexley, 1823; ministre de 1823 à 1828.

Vesey Hamilton; île, île Melville, terre de Franklin; (*Voir* cap Hamilton.)

Vesconte; pointe, île Baillie-Hamilton, terre de Franklin; (*Voir* le Vesconte.)

Victoria; archipel, canal de Belcher, terre de Franklin; en honneur de Sa Majesté la reine Victoria.

Victoria; baie, île de Baffin, Franklin. (Hall.)

Victoria; cap, péninsule de Boothia, Franklin. (M'Clintock.)

Victoria; havre, presqu'île de Boothia, terre de Franklin.

Victoria; terre, île Ellesmere, Frank. (Inglefield.)

Victoria; promontoire, côte arctique, Ké. (Back, 1834.)

Victoria; collines, dans le nord-est du Kéwatin.

Victoria; île, île de Baffin, terre de Franklin.

Victoria; île, Franklin; comprend la voie insulaire, parties de laquelle sont connues comme terres Victoria, Wollaston et Prince Albert.

Victoria; terre, île Victoria, Franklin.

Victoria; montagne, île Ellesmere, terre de Franklin.

Victoria; cîme de montagne, île Devon, Franklin; (Belcher.)

Victoria; pointe, île du Roi Guillaume, Franklin.

Victoria; détroit entre les îles Victoria et Roi Guillaume, terre de Franklin.

Victoria et Albert; chaine de montagnes, île Ellesmere, terre de Franklin; en honneur de feue la reine Victoria et le Prince Consort.

Victory; havre, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée ainsi par John Ross, en 1829, d'après son vaisseau le *Victory*.

Victory; pointe, île du Roi Guillaume, Franklin; (James Ross, 1830.)

Viele; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée ainsi par Hayes, d'après le général de brigade, Egbert L. Viele, de l'armée des Etats-Unis.

View; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Aldrich, en 1875, à cause du coup-d'oeil qu'il eut en contournant le cap Joseph Henry.

Village; baie et pointe, île Devon, terre de Franklin; nommées par Belcher, en 1852, d'après un village esquimau abandonné, des ruines duquel, il construit un large monument commémoratif.

Von Buch; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; en honneur de Christian Leopold Von Buch (1774-1853), géologue et voyageur allemand.

W

Waddell; baie, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall en 1861, en honneur de William Coventry H. Waddell, de New-York.

Wade; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Inglefield en 1852 d'après le "major Wade".

Wadworth; île, île Somerset, terre de Franklin; nommée par James Ross en 1849.

Wager; anse, Roes Welcome, baie de Hudson, Kéwatin; nommée par Middleton, en 1742, "en honneur du Très Honorable sir Charles Wager". (1666-1743.)

Wakeham; baie, détroit de Hudson, Ungava; d'après le Commandant William Wakeham, du Service de la Marine et des Pêcheries; il commanda une expédition à la Baie-d'Hudson sur le *Diana* en 1897. (Low.)

Wakeham; cap, île Melville, terre de Franklin; nommé par Parry en 1820, en souvenir de Cyrus Wakeham, commis sur le *Griper*, 1819-1820.

Waldegrave; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; nommé par Inglefield en 1853, probablement en souvenir de Granville George (Waldegrave), 2ème baron Rodstock (1786-1857); vice-amiral, 1855; fut nommé pair, en 1825.

Walker; baie, golfe du Couronnement, terre de Mackenzie; nommée par Franklin en 1821, probablement pour la même raison que le cap Walker. (*q. v.*)

Walker; baie, île Victoria, terre de Franklin. (M'Clure, 1850.) (*Voir* anse Walker.)

Walker; cap, île Russell, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommé par Parry, en 1819, d'après "M. Walker, du bureau hydrographique de l'Amirauté."

Walker; anse, île du Prince Patrick, terre de Franklin; nommée par Mecham, en 1853, en honneur de l'amiral sir Baldwin Wake Walker (1802-76); géomètre de la marine, 1848-60.

Walker; chaîne de montagne, île Melville, Franklin.

Walker; montagne, île Somerset, Franklin; nommée par M'Clintock, en 1859, "en honneur du docteur,—qui fut le premier pour en faire l'ascension" (1,123 pieds)—David Walker, chirurgien et naturaliste dans l'expédition de M'Clintock. Le docteur Walker et sir Allen Young sont les seuls officiers survivants de l'équipage du *Fox*.

Walker; pointe, île du Prince de Galles, Franklin. (*Voir* anse Walker.)

Wall; baie, île du Roi Guillaume, Franklin; d'après Richard Wall, un harponneur sur le *Victory*, 1829-33; nommée ainsi par Ross.

Walmsley; lac au nord du Grand lac des Esclaves, Mackenzie; en honneur du révérend Dr Walmsley, de Hanwell, en Angleterre; nommée par Back en 1833.

Walrus Shoal; île, île Ellesmere, terre de Franklin; ainsi nommée à cause des nombreux os de morse trouvés près des vieux camps d'esquimaux sur cette île.

Walsingham; cap, île de Baffin, terre de Franklin; nommé par Davis, en 1585, en honneur de sir Francis Walsingham (1530-90), et pendant quelque temps, lord-maire de Londres.

Walter Bathurst; cap, île Bylot, terre de Franklin; nommé par John Ross en 1818, en souvenir du capitaine Walter Bathurst de la marine royale (1764-1827). Le capitaine Bathurst fut tué à la bataille de Navarin, en 1827, pendant qu'il commandait le *Genoa* (74).

Wapikapou; lac, rivière Limestone, rivière Nelson, Kéwatin; nom indien qui signifie, ''pointe aux saules.''

Wapinihikiskou; lac, rivière Nelson, Kéwatin; nom sauvage qui veut dire, ''cap couvert d'épinettes blanches.''

Ward; pointe, île Devon, Franklin; nommée par Inglefield, en 1852, probablement en souvenir du contre-amiral Charles Ward, (retiré) de la marine royale; ou d'après Henry George Ward, secrétaire de l'amirauté, 1852-53.

Ward; anse, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall, en 1862, d'après Augustus H. Ward, de New-York.

Ward Hunt; île, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Nares, en 1875, en honneur du Très Honorable George Ward Hunt (1825-77), alors, 1er lord de l'Amirauté.

Ware; pointe, île Bathurst, terre de Franklin, nommée par Richards, en 1853, peut-être en souvenir du lieutenant Charles B. Ware, de la marine royale.

Warren; pointe, île Melville, Franklin; nommée par Richards, en 1853, d'après le capitaine (plus tard, l'amiral) William Warren.

Warren; pointe, côte arctique, terre de Mackenzie; nommée ainsi par Richardson, en 1826, ''en souvenir de mon ami, le capitaine Samuel Warren, de la marine royale'' qui fut, plus tard, le contre-amiral sir Samuel Warren (1769-1839).

Warren; rivière, rivière Backs, Mackenzie. (Back, 1834.)

Warrender; baie, détroit de Melville, golfe du Couronnement, Mackenzie; nommée ainsi par Franklin, en 1821,'' en honneur de sir George Warrender'' (1782-1849), 4ème baronnet; et qui fut, en 1821, grand-amiral.

Warrender; cap, île Devon, terre de Franklin. (Ross, 1818.)

Warrington; baie, île Melville, terre de Franklin; nommée par Mecham, en 1853, en souvenir d'un ami.

Warwick; cap, île Résolution, Franklin; nommé par Davis, en 1587, ''d'après son protecteur, Ambroise Dudley, qui fut Comte de Warwick en 1561, décédé en 1589.''

Warwick; montagne, île de Baffin, terre de Franklin.

Wasegamow; lac, rivière Limestone, rivière Nelson, Kéwatin; nom sauvage qui signifie ''lac aux eaux claires''.

Washagami; rivière, rivière Ekwan, Kéwatin; nom sauvage qui signifie, ''lac aux eaux claires.''

Washington; baie, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommée ainsi par M'Clintock en 1859, "en honneur du capitaine Washington, hydrographe, et un supporteur constant de cette recherche finale"—le capitaine John Washington, de la marine royale (1800-63) plus tard, contre-amiral. Kennedy dit que Washington "compila le vocabulaire esquimau, très apprécié des expéditions arctiques."

Washington; cap, île Coburg, Franklin.

Washington; îles, île Victoria, Franklin.

Washington; petite montagne, île du Prince de Galles, Franklin. (Kennedy, 1852.)

Washington; pointe, île Baillie-Hamilton, terre de Franklin. (Penny, 1851.)

Washington Irving; île, île Ellesmere, terre de Franklin; en honneur de Washington Irving, poète, historien et romancier américain, (1783-1859).

Waskwei; lac, rivière Churchill, Kéwatin; nom sauvage qui veut dire "bouleau".

Watson; rivière et vallée, lac Bennett, Yukon; nommées ainsi par Schwatka, en 1883, en souvenir du professeur Sereno Watson de l'Université d'Harvard.

Watt; cap, presqu'île de Melville, Franklin; nommé par Rae, d'après "un ami".

Weatherall; baie, île Melville, terre de Franklin; probablement d'après Weatherall, de l'équipage du bateau à traîneaux de Mecham, en 1853.

Webb; pointe, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommée ainsi par Osborn, en 1851, en souvenir de Henry P. Webb, sous-ingénieur sur le *Pioneer*.

Welbank; baie, île Victoria, Franklin; nommée par Rae, en 1851, en honneur de l'un des directeurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Weld; havre, presqu'île de Boothia, Franklin; probablement d'après C. R. Weld, un des souscripteurs à l'expédition de M'Clintock, 1858-59.

Wellington; baie, île Victoria, terre de Franklin; en honneur de Arthur Wellesley, premier duc de Wellington (1769-1852), général et homme d'Etat anglais de renom, le vainqueur de plusieurs batailles dans les Indes et la Péninsule et à Waterloo; premier ministre, 1828-30; secrétaire des Affaires Etrangères, 1834-35; ministre, 1841 à 1846; cette baie fut nommée par Rae, en 1851.

Wellington; passage, à l'ouest de l'île Devon, terre de Franklin. (Parry, 1819.)

Wellington; détroit, îles du Roi Guillaume et Matty, terre de Franklin; (John Ross.)

Welsford; cap, île Southampton, Kéwatin; nommé par Parry, en 1821, "conformément au désir de M. Hooper; cap Welsford."

Wentzel; rivière, golfe du Couronnement, terre de Mackenzie; d'après Frédéric Wentzel, commis de la Compagnie du Nord-Ouest, et qui accompagna l'expédition de Franklin, en 1820, au fort Providence.

Westbourne; baie, détroit de Hudson, terre de Franklin; nom de la résidence, à Glasgow, de feu Alex. Smith, de Auchentroy, Ecosse. (R. Bell, 1897.)

Western; rivière, anse Bathurst, golfe du Couronnement, Mackenzie; nommée par Franklin, en 1821, la "rivière de Back"; plus tard appelée, la "rivière de Back, à l'Ouest", pour la distinguer de la rivière Backs, ou la "grande rivière aux poissons"; en honneur de George Back, aspirant de marine (plus tard l'Amiral, sir), de l'expédition de Franklin, 1819 à 1822 et 1825 à 1827; il commanda une expédition par terre à la rivière de Back, 1833-35; et une autre à la baie de Hudson, sur le *Terror*, 1836-37.

Westmount; île, détroit de Hudson, Ungava; probablement d'après Westmount, Qué.

Weston; cap, île de Baffin, terre de Franklin; Foxe dit, en 1631: "Je nomme ce cap le Portland de Lord Weston"—Richard Weston, 1er comte de Portland (1577-1635), Lord Grand Trésorier et Haut-Commissaire de la marine.

Weston; île, baie James, Ungava.

Weynton; cap, baie du Comité, Kéwatin; nommé par Rae en souvenir "d'un ami".

Weyprecht; îles, île Ellesmere, Franklin; nommées par Greely, en honneur de Karl Weyprecht (1838-81), explorateur allemand des pays arctiques; il fut le fondateur du système des stations polaires internationales.

Whale; creek, baie d'Hudson; Kéwatin; Dobbs écrit: parce que ici, l'esquimau fit le commerce de pelleterie et de l'huile de baleine, avec la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Whale; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, Mackenzie; nommée par Mackenzie, en 1789, à cause des nombreuses baleines trouvées dans les alentours de cette île.

Whalebone; pointe, Roes Welcome, Keewatin; Miller Christy nous dit: "cette pointe fut nommée par Scroggs, en 1722, d'après son vaisseau le *Whalebone.* Ellis nous dit que Scroggs la nomma, pointe à la baleine, parce qu'ici il fit le commerce, avec les esquimaux, de fanons de baleine et de dents de loups marins. Une autre autorité nous dit: à cause qu'une baleine qui emporta en mer, une chaloupe de la Compagnie de la Baie-Hudson, après avoir brisé de sa queue le câble qui la retenait à l'ancre".

Wharton; lac, rivière Dubawnt, terre de Mackenzie; nommé par J. B. Tyrell, en 1893, en honneur du contre-amiral sir William James Lloyd Wharton, alors hydographe attaché à l'Amirauté.

Wharton; havre, détroit de Hudson, terre de Franklin. (R. Bell, 1897.)

Wharton; pointe, groupe de la Société royale de géographie, Franklin. (Amundsen, 1905.)

Wheaton; rivière, Yukon; nommée ainsi par Schwatka, en 1883, en honneur du Major Général, Frank Wheaton, E. U. A.

Whiffen; anse, presqu'île de Melville, terre de Franklin; nommée par Rae, en 1847, en souvenir d'un ami.

Whisler; montagne, île Ellesmere, Franklin; d'après William Whisler, de l'expédition de Greely, 1881-84. (Greely.)

White; rivière, tributaire sud de la rivière Yukon, latitude 63° 10'; nommée, en 1850, par le découvreur, Robert Campbell, de la Compagnie de la Baie-Hudson, à cause de la couleur de l'eau; elle emporte dans son courant, beaucoup de vase gelée. Schwatka dit que les sauvages "Stick", la nomme Yukon-hini (rivière Yukon), et les sauvages (Chilkats) lui donne un nom signifiant "rivière au sable".

White; montagne, Yukon; en honneur de feu l'honorable Thomas White, ministre de l'Intérieur, 1885-88.

White; passage, Yukon et Colombie-Britannique.

White Pass; gare de chemin de fer, Yukon.

White Bear; pointe, océan arctique, Mackenzie; ainsi nommée par Simpson d'après la peau d'un ours du nord que l'on trouva ici.

Whitefish-spawning; rivière, lac rouge, Kéwatin Sud; traduit d'un nom sauvage "*atikamegwamene-kan*" qui veut dire "le frai du poisson blanc".

Whitehead; cap, île Somerset, terre de Franklin; nommé par sir Jas C. Ross, en 1849, en honneur de Edward Whitehead, commis sur l'*Enterprise*, 1848-49, et sur l'*Enterprise* (Collinson) 1850-54.

Whitehead; pointe, île du Prince de Galles; découverte par Browne de l'expédition de Austin, en 1851; probablement pour la même raison que le cap "Whitehead" (*q. v.*)

Whitehorse; bureau de poste, rivière Lewes, lat. 60° 45'; nommé ainsi d'après les rapides "Whitehorse", à cause de l'eau écumante qui s'y roulent aux pieds de ces rapides—"chevaux blancs."

White-mud; rivière, rivière Wenasaga, Kéwatin sud; traduit du mot sauvage "*wabanwnkie*".

Whitley; baie, détroit de Hudson, Ungava; nommée par Low, en 1897, en honneur du capitaine Whitley, maître d'équipage sur le *Diana*, pendant l'expédition à la baie de Hudson, en 1897.

Whitmore; pointe, île Devon, terre de Franklin; nommée par Belcher, en 1853.

Whitsunday; fiord, île Axel Heiberg, Franklin; ainsi nommé par Sverdrup, en 1901, parce qu'il fut découvert le Jour de la Pentecôte.

Whyte; anse, détroit de Fury et Hecla, île de Baffin; terre de Franklin; nommée par Parry, en 1822, d'après Thomas Whyte.

Wiachuan; rivière, golfe de Richmond, Ung.; nom sauvage qui signifie, "chutes brillantes" d'après les chutes près de son embouchure.

Wiel; cap, île Victoria, terre de Franklin; nommé ainsi par Amundsen, en 1905, d'après Mads Wiel, qui contribua 5,000 kr à l'expédition.

Wilczek; vallée, Yukon; nommée par Schwatka, en 1883, d'après Graf von Wilczek, de Vienne en Autriche.

Wilberforce; chutes, rivière Hood, Mackenzie; nommées par Franklin, en 1821, "par respect pour ce philanthrope et chrétien distingué"—William Wilberforce. (1759-1833).

Wilkes; cap, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après Charles Wilkes (1801-77), amiral et explorateur américain.

Wilkie; pointe, île du Prince Patrick, Franklin; d'après le capitaine du bateau à traîneaux de M' Clintock, 1850-51.

Wilkins; pointe, lac Winnipegosis, Keewatin; d'après F. W. Wilkins, D. L. S. qui fit les levés topographiques des côtes du lac Winnipeg.

Willersted; lac, isthme de Franklin, Kéwatin; ce nom est probablement dû à une erreur du dessinateur pour Wettersted, d'après Gustave, Comte de Wettersted, Ministre d'Etat et des Affaires Etrangères, qui le 6 novembre 1824, au nom de la Suède et de la Norvège, signa un traité avec la Grande-Bretagne en faveur de la suppression du commerce des esclaves; ce lac fut nommé par John Ross, vers 1831.

William de Würtemberg; cap, île du Roi Guillaume; terre de Franklin; nommé par John Ross, d'après Guillaume I., (1781-1864), roi du Würtemburg, de 1816 à 1864. Dans la carte de Ross, ce nom est abrégé en "Will-of-Wirt."

Williams; île, île Ellesmere, Franklin; nommée par Nares, en 1875.

Williams; île, à l'embouchure de la rivière Mackenzie, Mack.; nommée ainsi par Franklin, en 1826, en honneur de Williams, Ecr., récemment gouverneur de la terre du Prince Rupert.

Williams; pointe, île Victoria, terre de Franklin; nommée par Rae, en 1851, probablement pour la même raison que pour l'île Williams. (*q. v.*)

Williams; péninsule, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall, en 1862, d'après I. W. Williams, New London, Conn.

William Smith; cap, détroit de Hudson, Ungava; d'après feu William Smith, sous-ministre au Ministère de la marine et des pêcheries, 1868-96.

Willingham; montagnes, lac Contwoyto, terre de Mackenzie; nommées par Franklin, d'après son père, Willingham Franklin.

Willis; vallée et baie, île du Prince de Galles, terre de Franklin; nommées par M'Clintock, en 1859, d'après Son Honneur le juge Willes (ou Willis), un des souscripteurs à l'expédition.

Willoughby; cap, île de Baffin, terre de Franklin; probablement d'après Robert Bertie, 12ème baron de Willoughby de Eresby (1572-1642) créé comte de Lindsay, en 1626; ce cap fut nommé par Foxe en 1631.

Willoughby; pointe, île Victoria, terre de Franklin; nommée par M'Clure, en 1851.

Wilmot; baie, côte arctique, longtitude 98° Ouest, Kéwatin; nommée par Simpson, en 1839.

Wilmot; îles, golfe du Couronnement, Mackenzie; nommées par Franklin, en 1821, probablement d'après Eardley (*q. v.*) Wilmot.

Wilson; baie, presqu'île de Boöthia, Franklin; nommée par John Ross, en 1829.

Wilson; cap, presqu'île de Melville, Franklin; nommé par Parry, en 1822, probablement en souvenir d'un ami.

Wilson; montagne, Yukon; d'après Charles Wilson, explorateur.

Windsor; montagne, île de Buckingham, baie de Norvège, terre de Franklin; nommée par Belcher, en 1853, d'après le château de Windsor, en Angleterre.

Winonimicheken; rivière, tributaire de la Winisk, Keewatin; nom indien signifiant, "déversoir bien rempli".

Winter; lac, rivière Coppermine, Mackenzie; nommé par Franklin, en 1820, à cause du fait que l'expédition hiverna sur ces côtes, 1820-21.

Wise; pointe, côte arctique, Mackenzie; Richardson dans son "Second Voyage de Franklin", nous dit: "cette pointe reçut de M. Kendall, le nom de Wise d'après le capitaine W. F. Wise de la marine royale, sous le commandement duquel il navigua dans le vaisseau de S. M. le *Spartan*".

Wiswell; anse, île de Baffin, terre de Franklin; nommée par Hall, en 1861, d'après William Wiswell, de Cincinnati.

Wollaston; cap, golfe du Couronnement, terre de Franklin; d'après le docteur William Hyde Wollaston (1766-1828), le célèbre chimiste et physiciste anglais; il découvrit le palladium et le rhodium; fit des recherches importantes dans l'optique et l'électricité, inventa le transparent pour camera et le goniomètre. Ce cap fut nommé ainsi par Franklin, en 1821.

Wollaston; îles, île de Baffin, terre de Franklin. (Parry, 1820).

Wollaston; terre, île Victoria, terre de Franklin.

Walley; pointe, île de Banks, terre de Franklin; nommée par M'Clure, en 1851, d'après Henry et Thomas Wolley, commis supérieurs à l'amirauté.

Wolstenholme; cap, baie de Hudson; d'après sir John Wolstenholme (1562-1639), un des aventuriers à la découverte du passage du Nord-Ouest; nommé ainsi par Hudson, en 1610.

Wood; pointe, île Ellesmere, terre de Franklin; d'après William Wood, sous-officier du vaisseau de S. M. l'*Alert,* de l'expédition de Nares, 1875-76.

Woodside; rivière, tributaire de la rivière Pelly, Yukon; d'après le major Henry Woodside, commissaire de recensement du Yukon, en 1901.

Woodward; baie, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Hayes, en 1861, d'après George A. Woodward.

Worksop; promontoire, île Victoria, terre de Franklin; probablement en souvenir du manoir de Worksop, à Nottingham, en Angleterre, aujourd'hui, la propriété du Duc de Newcastle.

Worth; pointe, île de Banks, terre de Franklin; nommée par M'Clure, en 1851.

Wrangel; baie, île Ellesmere, terre de Franklin; en honneur de Ferdinand von Wrangel, (1796-1870), vice-amiral et explorateur russe; commanda une expédition dans les mers arctiques, 1820-24; plus tard il fut le gouverneur de l'Amérique russe; cette baie fut nommée en son honneur par Hayes, en 1861, qui dit; ''sa renommée relative aux découvertes du Nord est égalée par celle de Sir Edward Parry seulement.''

Wright; baie, côte arctique, terre de Mackenzie; d'après le révérend Richard Wright, qui maria Henriette, la plus jeune soeur de Franklin; cette baie fut nommée par Richardson, en 1826.

Wright; rivière, rivière Hood, Mackenzie. (Franklin, 1821.)

Wright; rivière, Yukon; en honneur du professeur R. Ramsay Wright, de l'Université de Toronto.

Wrottesley; anse, presqu'île de Boothia, terre de Franklin; nommée par M'Clintock, en 1858, ''en souvenir du support que Lord Wrottesley accorda à notre expédition, du plaidoyer qu'il en fit à la chambre des Lords, et des égards qui me furent accordés par la Société Royale—dont il était le président—pour la poursuite des observations scientifiques,''—le baron Wrottesley (1798-1867), Président de la Société royale, 1854-57.

Wrottesley; cap, île de Banks, terre de Franklin.

Wuchusknipi; lac, Ungava; nom sauvage qui veut dire ''gros rat musqué''. (Wallace.)

Y

Yathkyed; lac, Kéwatin; nom sauvage (Chippewyan) signifiant 'neige'.

Yellow-knife; baie et rivière, Grand lac des Esclaves, terre de Mackenzie; nommées ainsi dans la tribu de sauvages appelés ''couteaux rouges'',—à cause des couteaux en cuivre dont ils se servent. Les naturels la nomment ''Begholodessy'' ou rivière des poissons sans dents. Nom (dog-rib) pour la rivière ''Be-vwuli-te'', Be-vwuli étant un nom de sauvages pour un poisson inconnu qui est beaucoup pêché dans la rivière.

Yelverton; baie, île Ellesmere, terre de Franklin; nommée par Nares, en 1875, d'après l'amiral Sir Hastings R. Yelverton, lord de l'Amirauté, 1876 à 1879.

York; archipel, golfe du Couronnement, terre de Mackenzie; nommée par Franklin, en 1821, ''en honneur de S. A. R. le Duc de York'' (1763-1827), second fils de George III; fut créé Comte d'Ulster et Duc de York et d'Albany en 1784.

York; baie, île Southampton, Keewatin. (Parry, 1821.)

York; cap, île de Baffin, terre de Franklin. (Parry, 1819.)

York; détroit, île de Baffin, terre de Franklin; nommé d'après le capitaine Gilbert York, du vaisseau *Gabriel*, de l'expédition de Frobisher, en 1577.

Yorke; cap, île de Baffin, terre de Franklin; nommé par Parry en 1820, en honneur du Très Honorable Charles Philippe Yorke (1764-1834), qui fut pendant quelque temps, 1er Lord de l'Amirauté.

York Factory; poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à l'embouchure de la rivière de Hayes, Kéwatin; d'après James, Duc de York et d'Albany; plus tard Jacques II.

Young; baie, île de Baffin, terre de Franklin; d'après le capitaine Allen W. Young (maintenant, Sir Allen Young, C. B. C. V. O.,) commandant en second sous M'Clintock, à la recherche de Sir John Franklin, 1857-59. Sir Allen Young et le Dr Walker sont aujourd'hui les deux seuls vivants, des officiers du *Fox*.

DOC. PARLEMENTAIRE No 21a.

Young; cap, côte arctique, terre de Mackenzie; nommé ainsi par Richardson, en 1826, "d'après le Dr Thomas Young, le savant secrétaire du Bureau de Longitude."

Young; île, détroit de Barrow, Franklin. (Parry, 1819.)

Young; cap, île du Roi Guillaume, terre de Franklin; nommé par James C. Ross, en 1830, "d'après le député de Tynemouth": nom maintenant inusité.

Young; rivière, rivière Larch, Ungava; d'après G. A. Young, assistant de A. P. Low, dans son expédition à la péninsule de l'Ungava, en 1896.

Ytteroen; île, île Ellesmere, terre de Franklin; mot norvégien qui veut dire "île extérieure"; à cause de sa position.

Yukon; rivière, Yukon; nom sauvage de cette rivière, qui veut dire "la rivière"—pour eux, la plus grande rivière; le nom esquimau est "Kweekpuk" (grande rivière), nommée par les russes Kwitchpak, Kwikhpak, Kwichpak, etc.; la tribu de Tanana la nomme Niga-to. En 1846, J. Bell, de la Compagnie de la Baie-d'Hudson appliqua le premier, le nom Yukon à cette rivière.

Yukon; territoire.